BUENOS AIRES

ENERO–MARZO 1970 – NÚM. 682

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

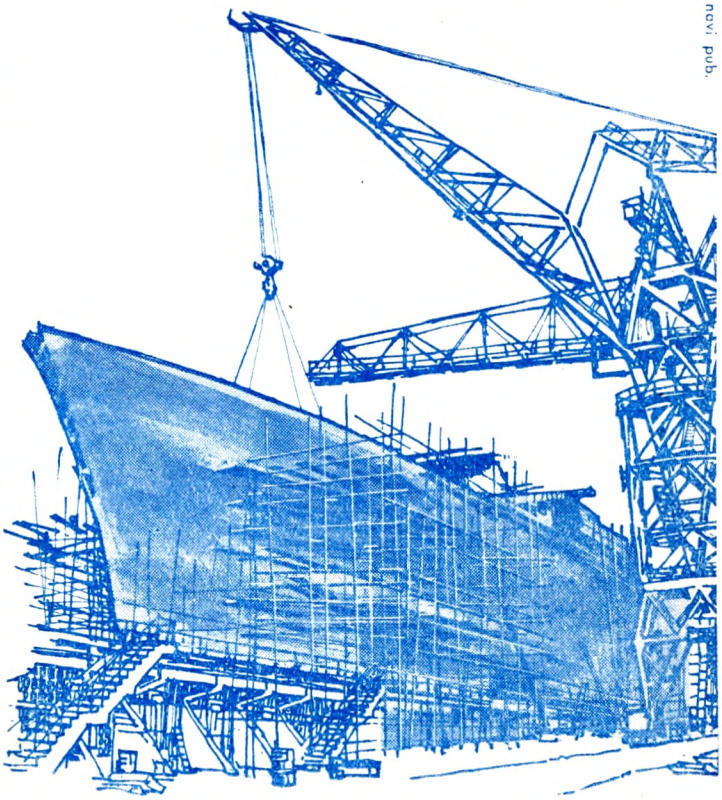


A.F.N.E.

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO

UNA EMPRESA DE AVANZADA EN LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

Buques de guerra y mercantes, motores diesel AFNE - SULZER Y AFNE - FIAT, bogies para ferrocarril, turbinas hidráulicas, fundición, mecánica. **ASTILLERO RIO SANTIAGO** fiel expresión de la capacidad y pujanza de la construcción naval argentina.
Administracción central:
Corrientes 672 - T. E. 45-7031 - Bs. As.



navi. pub.

FUNDADO EN MAYO DE 1882

Ene.-Mar. 1970
N° 682
VOL. LXXXVIII
AÑO LXXXIX

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Marinos ilustres: el Contraalmirante Franklin Nelson Page III

El aspecto estratégico de la explotación petrolífera en el Río de la Plata 1
Capitán de fragata Pedro C. Florido.

Acciones conjuntas del Ejército y la Armada en la historia argentina 13
Capitán de navío Laurio H. Destéfani.

Pasado, presente... y futuro del mar 35
Capitán de corbeta Héctor Banzo.

¡ Adiós... « Karel Doorman » ! Recuerdos de un ex tripulante 51
M. A. de Vries.

Líderes y liderazgo 69
Capitán de corbeta Enrique Ortiz de Marco.

Semejanzas..... 85
Capitán de fragata Benno E. Fisher.

Métodos de respiración artificial. Un nuevo tubo respirador 89
Capitán de fragata médico Juan Carlos Paz.

Ataques al puerto de Buenos Aires durante la Colonia 105
Eduardo H. Pinasco.

Notas profesionales 115

Notas necrológicas 133

Asuntos internos 140

Registro de la Propiedad Intelectual N° 1.006.982

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Director:

Capitán de Fragata Ingeniero Naval

ISAAC WOLBERG

Corrector:

Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Diagramación:

Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Distribución y Relaciones Públicas:

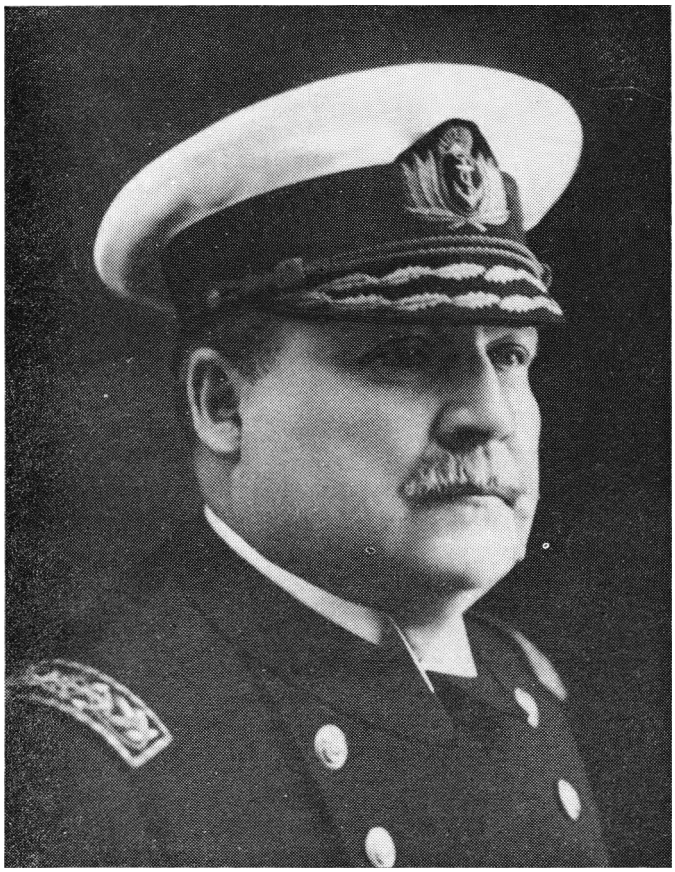
Sr. JESUS MARTINEZ

Dirección y Administración:

FLORIDA 801
BUENOS AIRES
Teléfono: 31 - 1011

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

MARINOS ILUSTRES



CONTRAALMIRANTE FRANKLIN NELSON PAGE

Contraalmirante
Franklin Nelson Page

(Cuatro generaciones de marinos)

EL ABUELO

El 28 de agosto de 1852, cinco meses después de Caseros, el general Urquiza promulgó el decreto que abría los ríos argentinos a la navegación de todas las banderas, cumpliéndose así una aspiración secular y comenzando una nueva era de civilización y progreso.

Nueve meses más tarde, en mayo de 1853, arribaba al puerto de Buenos Aires el primer buque de guerra extranjero que haría uso de la franquicia brindada por el decreto de Urquiza. Era la cañonera «Waterwitch», de la Marina de los Estados Unidos, y traía la misión de efectuar un relevamiento general de la extensa cuenca del Plata, hasta entonces casi ignorada.

Comandaba un marino veterano, Thomas Jefferson Page, oriundo del Estado de Virginia, del que su abuelo John Page había sido gobernador, y descendiente por vía materna del general Thomas Nelson, uno de los firmantes del Acta de la Independencia de su país.

Esa misión, a la que tal vez él mismo consideró al principio como uno más de los episodios de su carrera naval, señaló en cambio el comienzo de una vida nueva en un país al que llegó a querer como al suyo, al cual dio más de treinta años de su vida y rindió tan importantes servicios que mereció en una ocasión que el general Mitre, estrechándole ambas manos, le dijera: “Ha hecho usted más que nadie en el mundo por mi tierra”.

Llegó la «Waterwitch» en mayo de 1853, en pleno conflicto entre Buenos Aires y la Confederación e inició su actuación en nuestros ríos con una misión muy diferente de las que motivaron su viaje, cual fue la. de llevar a Gualeguaychu al general Urquiza que, derrotado en su tentativa de sitiar y bloquear a la vez a la futura capital de la República, regresaba a su provincia con su Estado Mayor y lo que quedaba de sus tropas.

En ese viaje nació entre el marino americano y el vencedor de Caseros una amistad de toda la vida, afianzada por la decisión de Page de

inscribir a su hijo Juan, que venía con él en la cañonera, en el Colegio Naval de Concepción del Uruguay, fundado poco antes por Urquiza.

Luego de esa misión humanitaria, inició Page sus viajes de exploración por el Paraná y Paraguay, corrigiendo los errores de las cartas anteriores, haciendo cálculos astronómicos, relevamientos y sondajes a la vez que observaciones de historia natural. Impedido, después de una primera visita, de volver al Paraguay por la hostilidad del presidente López, se dedicó entonces a levantamientos del río Uruguay y del Delta.

En 1855 encaró una de las tareas más completas que habría de realizar en nuestro país: el relevamiento del río Salado, río hasta entonces misterioso, del que tan poco se conocía entonces, que no faltaba quien opinaba que no era más que un brazo del Paraná.

Debe recordarse que en esa época, Santa Fe, que había sido una ciudad próspera en la época colonial, estaba tan decaída que los indios salvajes acampaban casi en sus suburbios.

Por primera vez una embarcación recorrió totalmente el Salado, que quedó así reconocido y relevado en todo su curso.

Allanadas sus dificultades con el gobierno paraguayo luego de que una escuadra norteamericana de 18 buques, en la que Page actuaba como jefe de Estado Mayor, remontó el Paraná hasta Corrientes para exigir satisfacciones por el ataque a la «Waterwitch» cuatro años antes, no siendo necesario ir más allá gracias a la intervención del general Urquiza, que actuó como amigable componedor y solucionó el conflicto, pudo entonces Page proseguir sus exploraciones.

Así remontó el Paraguay llegando hasta Cuyabá, capital del Matto Grosso, y reconoció Jos afluentes del gran río. Más tarde, en 1860, atacó la exploración del Bermejo, que remontó en todo su curso navegable.

Terminada ésta, se dedicó al Alto Paraná. Consiguió franquear los saltos de Apipé, y buscando explorar también la laguna Iberá, rodeada entonces de leyendas y supersticiones, remontó el río Corrientes hasta donde lo permitió el calado de su embarcación.

De regreso de una nueva exploración del Uruguay, visitó por última vez a su amigo el general Urquiza en su estancia de San José, y al pasar por Buenos Aires para volver a su país saludó al general Mitre, gobernador del Estado.

Vuelto a su país, recibió una honrosa proposición del conde de Cavour, que en su tarea de organizar el naciente reino de Italia, deseando dotarlo de una marina de guerra moderna, pidió a Page que se encargara de las funciones de asesor ejecutivo, con el grado de almirante. Pero en ese momento se desencadena la guerra de Secesión y el Estado de Virginia, cuna de su familia, está a la cabeza de la Confederación.

Page no vacila: renuncia a la proposición italiana, pide la baja de

la marina federal y se incorpora a las fuerzas sudistas. Su gobierno lo envía a Europa a hacerse cargo de un monitor, buque de nuevo tipo que se construía en Francia. Ascendido a comodoro, tras mil peripecias logra burlar el bloqueo con el novedoso monitor, bautizado «Stonewall», y después de varios encuentros con buques enemigos que rehuían el combate, convencidos de la superioridad del insólito engendro, llega a La Habana, donde se entera del fin de la guerra y la derrota de su Confederación.

Decide entonces radicarse en la Argentina y empezar una nueva vida. Llega a Buenos Aires en 1866 y encuentra el país en pleno progreso, a pesar de la guerra con el Paraguay. Su libro *La Plata, the Argentina Confederation and Paraguay* había sido leído por el general Mitre, a la sazón presidente de la República, quien lo estimó como una valiosa contribución al conocimiento de nuestro país en el mundo y felicitó al autor.

Luego de unos años dedicados con éxito a tareas rurales en Entre Ríos, el interés que sentía el comodoro por el progreso de su nueva patria lo llevó a proponer al presidente Sarmiento el robustecimiento de las fuerzas navales argentinas mediante la creación de una escuadra moderna, inspirada en las experiencias de la guerra civil en que hicieron su aparición el acorazado y el torpedo, ya que en ese momento (1871) no teníamos buque alguno que pudiera llamarse seriamente "de guerra". Así nació la llamada "escuadra de Sarmiento": monitores «Plata» y «Andes», cañoneras «Paraná» y «Uruguay», cuatro bombarderas y dos avisos, escuadra excelente para la época y buques tan bien construidos, bajo la dirección personal de Page, enviado al efecto a Inglaterra, que prestaron servicio en nuestra Armada por medio siglo.

El comodoro Page falleció en 1902, en Italia, más que nonagenario y rodeado del respeto general, mereciendo ser recordado por nuestro país a la par de los grandes exploradores Bonpland, Azara y Fitz Roy.

EL PADRE

Juan Page, hijo del comodoro, llegó al país con éste, a los doce años, a bordo de la «Waterwitch», y participó en todas sus exploraciones. Durante un año cursó el prestigioso Colegio Nacional de Concepción del Uruguay donde tuvo como compañeros a jóvenes de las familias patricias del país, con quienes trabó duradera amistad.

Cuando su padre regresó a los Estados Unidos en 1860, Juan no lo acompañó y se quedó definitivamente en la Argentina. Incorporado a la escuadra de Urquiza, la acompaña hasta su desarme después de Pavón y pasa luego a desempeñarse como capitán mercante y ganadero basta 1884.

En ese año, cinco después de la Conquista del Desierto, se inicia una empresa análoga: la conquista del Chaco. El papel auxiliar que en esa obra civilizadora tuvo en el Sur el río Negro, lo tendrá en ésta el Bermejo, cuyas aguas fueron surcadas por una escuadrilla de vaporcitos y en cuyas orillas se asentó una serie de fortines.

A raiz de ello se trató de dar forma a la navegación del Bermejo, y nadie podía ser más apto para esa misión que el hijo del comandante de la «Waterwitch», que conocía la zona desde su infancia y acababa de ofrecer sus servicios a la Marina.

Su oferta fue aceptada y se le reincorporó con el grado de teniente de navío, dándole el comando de un vaporcito, el «Teuco», con ruedas laterales y "buena máquina". Con ese barquichuelo, de 33 m de eslora y 4 pies de calado, remontó Juan Page el río Bermejo en 1885, llegando, con pocos inconvenientes, hasta Fortín Belgrano en la provincia de Salta, a 600 millas de la boca.

Un importante descubrimiento fue que el río había abandonado su curso primitivo, el que siguió el comodoro en 1859 y 1872 y había abierto uno nuevo —el Teuco— varias leguas más al norte, donde se concentraba el 80% de su caudal.

En esta expedición acompañaba a Juan Page su hijo Franklin Nelson, el futuro almirante, así como él había acompañado treinta años antes a su padre, el comodoro.

Apenas llegado de regreso a Corrientes el «Teuco» tuvo que volver a remontar el Bermejo peligrosamente desbordado y consiguió salvar de la furia del río embravecido a más de 300 soldados y 15 mujeres y niños de tres fortines, que estaban a punto de perecer sitiados por las aguas.

El brillante desempeño de Juan Page en esta expedición fue premiado con el ascenso a capitán de fragata y su envío a Trieste, a traer el crucero «Patagonia». A su regreso, dos años más tarde, se le encargó la exploración del Pilcomayo, para lo cual se hicieron construir en astilleros ingleses tres barcos de reducido calado, con ruedas a popa, el «General Paz» y el «Caaguazú», gemelos, y el «Bolivia», algo menor, más una embarcación auxiliar, la «Perseverancia», equipada con una poderosa cabria para arrancar raigones.

En marzo de 1890 se inició la navegación en el Pilcomayo por su brazo norte cuyo caudal era algo mayor que el del sur, pero al poco tiempo comenzaron los contratiempos, pues los troncos y raigones dificultan el paso y la escasez de agua obliga a avanzar a fuerza de represas sucesivas cuya construcción agota las fuerzas de las tripulaciones, hasta que el «Bolivia», que había podido llegar hasta la mitad del curso del río, queda también detenido.

Auxilios, que hubieran podido venir por tierra desde Formosa o Puerto Bermejo, no llegan y la situación se torna desesperada. La escasa y mala alimentación mina la salud del jefe y éste cae enfermo. Como último recurso, su hijo decide enviarlo aguas abajo en una canoa con tres marineros, intentando llegar a tiempo a puerto donde pueda ser hospitalizado.

La navegación fue penosísima, y a las dos semanas, el 2 de agosto, el comandante expira y a Puerto Pilcomayo llega sólo su cadáver.

Así Juan Page, nacido en Shelly, Virginia, ofrendó a su nueva patria, tras señalados servicios, el supremo sacrificio de su vida.

EL ALMIRANTE

Franklin Nelson Page, guardiamarina de 18 años, inicia su carrera naval asumiendo el comando del «Bolivia». Su padre, moribundo, navega río abajo, y la espera de auxilios, refuerzos o noticias se prolonga semana tras semana. Muere el médico Vignoli, segunda víctima de las penurias.

Por fin, recién el 4 de octubre llega un oficial de caballería con la noticia de la muerte del jefe, y trayendo tropa, víveres y ganado. Es entonces cuando el joven Franklin Nelson, casi un niño, da acabada muestra de su temple.

Después de las tremendas pruebas sufridas, lejos de pensar en volver, decide efectuar, como homenaje a su padre, una exploración por tierra, que dura un mes y arroja importantes resultados. Luego de ello se emprende el regreso de represa en represa, que lleva cinco meses, con nuevas penurias.

De allí en adelante, Franklin Nelson cumple una brillante carrera. Integra la comisión de límites con Chile, enseña artillería en la Escuela del arma, dirige el Arsenal de Zárate modernizándolo y ampliándolo de tal modo que su obra está aún hoy a la vista, comanda las principales unidades de la escuadra, entre ellas el acorazado «Rivadavia», y alcanza los galones de contraalmirante, luego de haber hecho, como capitán de navío, una última exploración a los ríos del Chaco empleando esta vez un modernísimo medio de transporte: el hidrodeslizador, cuyas futuras aplicaciones vaticina.

Sus últimos años fueron ensombrecidos por la pérdida de su hijo, el alférez de navío Tomás Nelson Page, muerto en acto de servicio al precipitarse su avión en el Delta mientras buscaba a otro aviador perdido. La cuarta generación de los Page, como ya lo había hecho la segunda, dio la vida cumpliendo su deber.

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación
Teniente General D. JUAN CARLOS ONGANÍA

Sr. Comandante en Jefe de la Armada
Almirante D. PEDRO A. J. GNAVI

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:
Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO

Vicepresidente 1°:
Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vicepresidente 2°:
Capitán de Navío NORBERTO A. BERARDO

Secretario:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:
Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ PAZ

Protesorero:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE

Vocales titulares:

Capitán de Navío I. M. EDUARDO A. CASADO
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata HUMBERTO J. BARBUZZI
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARÍA
Capitán de Fragata ERNESTO R. ORBEA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata I. M. FELIPE A. GARDELLA
Capitán de Navío LUIS R. SEGURA
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata I. M. ADOLFO M. ROEMHILD
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Capitán de Corbeta Auditor DIEGO SANCHEZ SORONDO
Teniente de Navío JORGE SIMIAN YOFRE
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS A. NIELSEN
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Capitán de Fragata GUILLERMO A. LUTHARD
Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER
Teniente de navío CURT E. GÖBEL

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta OSVALDO S. TATAY MIRA
Capitán de Corbeta HUGO TALAMONI

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares;
Capitán de Navío Contador ANDRÉS O. COVAS
Capitán de Corbeta NÉSTOR A. BERTONI

Revisores suplentes:
Capitán de Fragata Odontólogo MARIO VAI
Teniente de Fragata CARLOS F. DUPERRÓN

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío NORBERTO A. BERARDO

Vocales:

Capitán de Navío I. M. EDUARDO A. CASADO
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS A. NIELSEN
Capitán de Fragata GUILLERMO A. LUTHARD
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL

INTERIOR

Presidente:

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vocales:

Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío LUIS RAMÓN SEGURA
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Capitán de Fragata FELIPE A. GARDELLA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata Médico ENRIQUE ORTEGA
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS A. NIELSEN
Capitán de Corbeta Auditor DIEGO SANCHEZ SORONDO
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL

— *Edificio:*

Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata GUILLERMO A. LUTHARD
Capitán de Corbeta GARLOS A. VAIHINGER

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Navío LUIS RAMÓN SEGURA
Capitán de Fragata Médico ENRIQUE ORTEGA
Capitán de Corbeta OSVALDO S. TATAY MIRA
Capitán de Corbeta PASCUAL M. GRECO (Adsc.)
Capitán de Corbeta JOSÉ A. IUNI MÜLLER (Adsc.)
Teniente de navío HORACIO CHIESSA (Adsc.)
Guardiamarina Contador OSCAR E. REOS (Adsc.)

— *Panteón:*

Capitán de Navío LUIS RAMÓN SEGURA
Capitán de Corbeta Auditor DIEGO SÁNCHEZ SORONDO

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE

— *Peluquería y Baños:*

Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata FELIPE A. GARDELLA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS A. NIELSEN

— *Personal:*

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío NORBERTO A. BERARDO
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Capitán de Corbeta Auditor DIEGO SANCHEZ SORONDO

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS (Secret.)
Tte. Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA (Gcr. Adm.)

HACIENDA

Presidente:

Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ PAZ

Vocales:

Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Capitán de Fragata I. M. FELIPE A. GARDELLA

DEPORTES

Presidente:

Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARÍA

Vocales:

Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL
Teniente de Fragata CARLOS FÉLIX DUPERRÓN
Capitán de Fragata JORGE H. SUÁREZ (Adsc.)
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN (Adsc.)

— *Esgrima:*

Inspector de la Sala de Armas:

Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR

Delegado de Esgrima ante la FECBA:

Capitán de Fragata JORGE H. SUÁREZ (Adsc.)

— *Tiro y Caza Deportiva:*

Delegado:

Capitán de Fragata RAFAEL J. SERRA

— *Golf:*

Inspector de la Jaula de Golf:

Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN (Adsc.)

— *Yachting:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval;

Capitán de Navío JONÁS L. SOSA (Adsc.)

Vocales:

Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL
Teniente de Fragata CARLOS FÉLIX DUPERRÓN

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:

Capitán de Navío I. M. EDUARDO A. CASADO

Vocales:

Capitán de Fragata HUMBERTO J. BARBUZZI
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata ERNESTO R. ORBEA
Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER
Capitán de Corbeta HUGO TALAMONI

USHUAIA

Presidente:

Capitán de Navío JUSTO G. PADILLA

MAR DEL PLATA

Presidente:

Capitán de Navío RICARDO ALONSO

Vocal:

Capitán de Fragata I. M. ADOLFO ROEMHILD

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

Vocal:

Capitán de Corbeta Ing. CARLOS A. E. GUIDO (Adsc.)

COMISIÓN DE REINGRESO Y DISCIPLINA

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío NORBERTO A. BERARDO
Capitán de Navío LUIS RAMÓN SEGURA
Capitán de Corbeta Auditor DIEGO SANCHEZ SORONDO

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Vicealmirante CONSTANTINO G. ARGÜELLES

Vicepresidente:

Capitán de Navío NORBERTO A. BERARDO

Secretarlo:

Capitán de Navío Odontólogo ÁNGEL P. BINAGHI

Vocales:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Fragata HUMBERTO J. BARBUZZI
Capitán de Fragata LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Doctor HORACIO C. RIVAROLA

Vicepresidente:

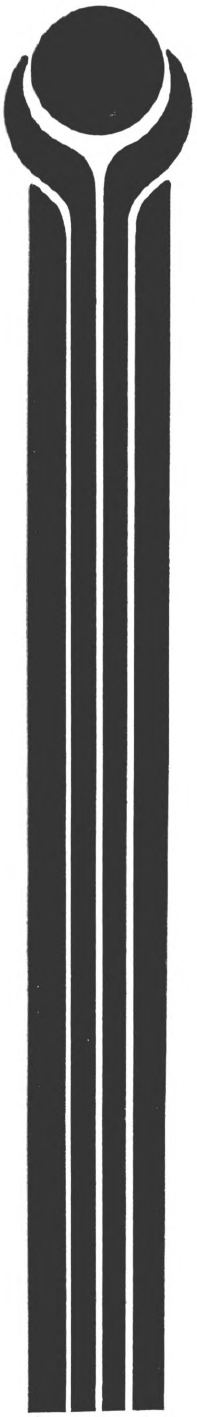
Ingeniero JUSTINIANO ALLENDE POSSE

Secretarlo:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Vicealmirante FRANCISCO E. A. LAJOUS
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN
Doctor ISIDORO RUIZ MORENO
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI
Ingeniero ENRIQUE BUTTY
Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI



lo que Ud. necesita para su hogar y su economía lo espera en

$ados BUENOS AIRES
Av. Antártida Argentina entre 3 y 5 (Retiro)

$ados PUERTO BELGRANO
Prolongación Bdo. de Irigoyen esq. Colón - Punta Alta

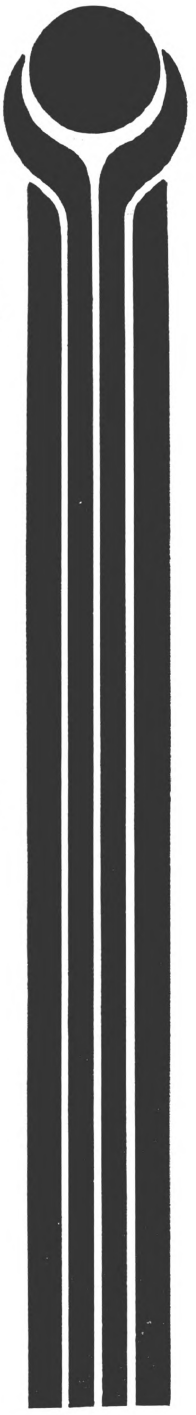
$ados BAHIA BLANCA
Sarmiento 20

$ados LA PLATA
Calle 45 Nº 377 (entre 2 y 3)

$ados MAR DEL PLATA
Alberti 2555

$ados ZARATE
Rivadavia 335

$ados USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona



CENTRO NAVAL

Instituto de Publicaciones Navales

Córdoba 547 31-1011, Int. 27 Buenos Aires

Horario: de 15 a 20 horas

Libros en venta

en el Instituto de Publicaciones Navales

L **ESTRATEGIA Y PODER MILITAR**, del capitán de navío A.R.A. Fernando A. Milia. 3.— $ Ley 18.188.

2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL**, del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. 0,50 $ Ley 18.188.

3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA**, del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. 5.— $ Ley 18.188.

4. **LA NOVELA DEL MAR**, del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. 2,50 $ Ley 18.188.

5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLACENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO** DE LAS MALVINAS, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 4.— $ Ley 18.188.

6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA**, del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. Panzarini. 8.— $ Ley 18.188.

7. **EL SOCIALISMO**, del profesor Ludwig von Mises. 9.— $ Ley 18.188.

8. **PERT - ANALISIS DE LA RED EN LA PLANIFICACIÓN, PROGRAMACIÓN Y CONTROL**, del capitán de navío A.R.A. Gerardo A. Sylvester y capitán de fragata A.R.A. Juan M. I. Sosa Escalada. 6.— $ Ley 18.188.

9. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS**, del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. 5.— $ Ley 18.188.

10. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA**, del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,150 $ Ley 18.188.

11. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA**, de Hebe Boyer. 4.— $ Ley 18.188.

12. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS**, del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. 3.— $ Ley 18.188.

13. **INTERESES MARÍTIMOS ARGENTINOS**, de los autores contraalmirante A.R.A. Francisco L. D. Morell, doctor Aurelio González Climent, ingeniero Luis E. G. Segabache, doctor Carlos I. C. García Terán, doctor Antonio R. Mathe (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. 5,50 $ Ley 18.188.

14. **GAUCHOS Y MARINEROS**, del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. 2,80 $ Ley 18.188.

15. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 3,50 $ Ley 18.188.

16. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «PRESIDENTE SARMIENTO» A TODA VELA**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista. 20 $ Ley 18.188. Edición común: 4 $ Ley 18.188.

ASTARSA



El Instituto de Publicaciones Navales

distribuye y vende los libros

del

Departamento de Estudios Históricos Navales

★

LIBROS EN VENTA

1. **LA MARINA EN LA MONEDA ROMANA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio..... 3.— $ Ley 18.188

2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA,** de Ánjel Justianano Carranza. (4 tomos.) 29.— $ Ley 18.188

3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI**, de Tulia Pinero ..... 10.— $ Ley 18.188

4. **SAN MARTÍN Y EL MAR**, de A. Braun Menéndez, H. F. Burzio, A. D. Bernard, T. Caillet-Bois, A. Gargaro, J. F. Guillén, J. P. Otero, H. R. Ratto, B. Villegas Basavilbaso y T. Guido. 10.— $ Ley 18.188

5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA**, por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio..... 7.— $ Ley 18.188

6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817-1819**, de V. Mario Quartaruolo ..... 7.— $ Ley 18.188

7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA**, de Ricardo Piccirilli ..... 8.— $ Ley 18.188

8. **AMÉRICO VESPUCIO**, de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica. ..... 18.— $ Ley 18.188

9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO**, de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley 18.188

10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLÉMICA**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter ..... 8.— $ Ley 18.188

11. **EL RÍO PARANA EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS**, de Oscar Luis Ensinck..... 7.— $ Ley 18.188

12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTÍN GARCÍA**, de Luis E. Argüero ..... 7.— $ Ley 18.188

13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio .... 9.— $ Ley18.188

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto ..... 2,50 $ Ley18.188

15. **CAPITAN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD**, del capitán de frataga Héctor R. Ratto..... 2,50 $ Ley18.188

16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO**, de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley18.188

17. **D. FRANCISCO DE GURRUCHAGA**, de Bernardo Frías. 2.50 $ Ley 18.188

18. **D. JUAN LARREA**, de Pedro Isidro Garafia. 2.50 $ Ley 18.188

19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE**, de Enrique Zaracóndegui ..... 2,50 $ Ley18.188

20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y GOBERNANTE**, de Juan Hilarión Lenzi..... 10.— $ Ley 18.188

21. **BIOGRAFÍAS NAVALES** (45 semblanzas de marinos), de Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello..... 8.— $ Ley 18.188

22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR**, de Raúl A. Entraigas ..... 10.— $ Ley 18.188

23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTIÑA Y AMERICANA**, de F. J. Lajous, P. E. Martí Garó, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Penas, R. A. Muzzio, V. M. Quartuaruolo y H. F. Burzio. 10.— $ Ley 18.188

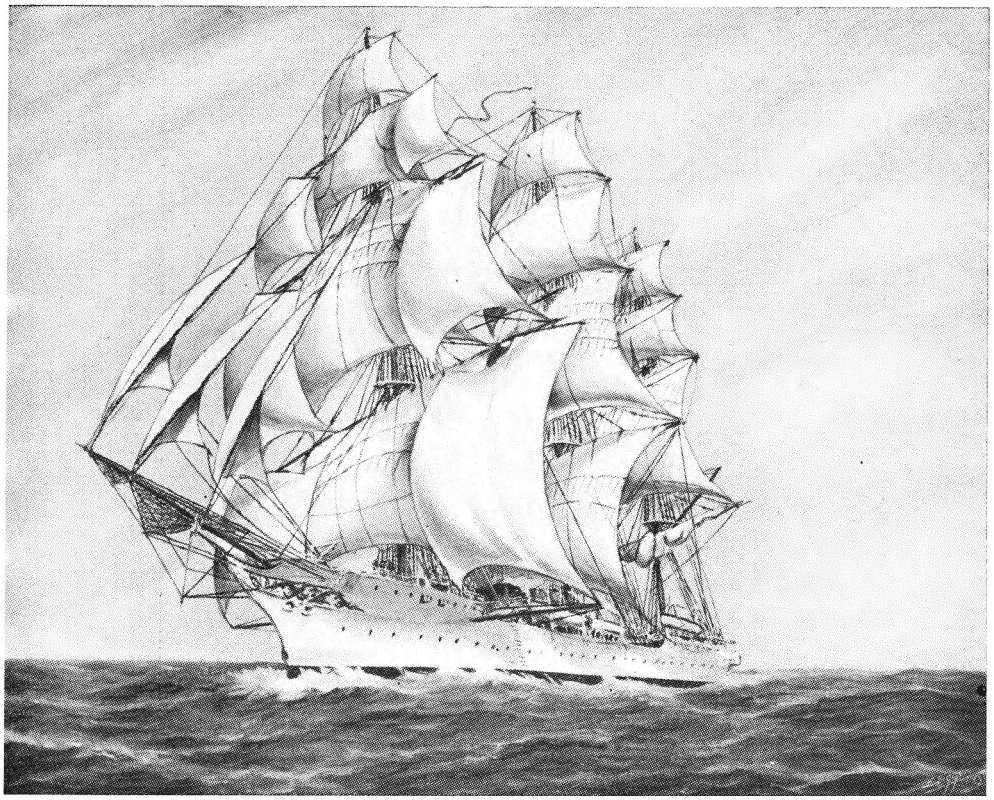
24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS**, de Héctor Pedro Blomberg, ilustraciones de Emilio Biggeri ..... 20.— $ Ley 18.188

25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC**, de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza..... 6.— $ Ley 18.188

26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani *y* el profesor V. Mario Quartuaruolo. 6.— $ Ley 18.188

LAMINA

LA FRAGATA A.R.A. "PRESIDENTE SARMIENTO" A TODA VELA



Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina, Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: 20,00 $ Ley 18.188 el ejemplar.

Edición común: 4,00 $ Ley 18.188 el ejemplar.

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27.

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval deberán presentarse escritas a máquina, a dos espacios, de un solo lado del papel, indicando al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes. Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco o transparente, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura. La extensión máxima del artículo será de 25 páginas del Boletín.

Las colaboraciones deben venir firmadas y con nota dirigida a la Dirección del Boletín, con la aclaración de firma y grado si el autor es militar, domicilio y teléfono, adjuntando además un resumen del artículo, no mayor de 100 palabras. No se autorizará el uso de seudónimos en su publicación.

Para poder optar a los premios establecidos para las mejores colaboraciones publicadas, los trabajos deberán ser originales y no haber sido difundidos por ningún otro medio. No se considerarán incluidas en la limitación que antecede las conferencias que no hayan tenido otra difusión que la del acto en que se pronunciaron.

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de 5 $ Ley 18.188 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 100 y el mínimo de 30 $ Ley 18.188.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

Su adjudicación se hará Manualmente, en los años pares, y considerando los trabajos publicados en el respectivo bienio.

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

Su adjudicación se hará bianualmente, en los años impares, y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

c) *PREMIO "PIEDRA BUENA".*

Diploma, medalla de plata y 500 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

d) *PREMIO "RATTO".*

Diploma, medalla de plata y 400 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

e) *PREMIO "JOSÉ B. COLLO".*

Diploma, medalla de oro y 500 $ Ley 18.188.

Premio especial, no periódico, para autores de artículos no encuadrados en las normas en vigor pero que posean un valor excepcional.

ACTUALIZACION DE DOMICILIOS

Se exhorta a los señores asociados a actualizar sus domicilios, por cuanto han sido devueltas por el Correo alrededor de 300 convocatorias remitidas para la última Asamblea. Idéntica suerte corre el Boletín del Centro Naval.

Con ello se mantendrán al día los correspondientes ficheros y consecuentemente se evitará que importantes gastos de impresión y franqueo resulten inútiles, al no llegar las comunicaciones a manos de sus destinatarios.

Se ruega pues a los señores socios tengan a bien llenar y remitir el formulario que figura al pie.

BUENOS AIRES, ... de ..... de 1970.

Señor Presidente del CENTRO NAVAL
Florida 801 – Capital

Tengo el agrado de informarle que mi domicilio particular es:

Calle ..... *Nº* .....

Departamento ..... *piso* ..... *Localidad* .....

..... *Provincia* ..... *T.E.* .....

Saludo al señor Presidente con atta. consideración.

....
(Aclaración de la firma) (Firma)

El Aspecto Estratégico de la Explotación Petrolífera en el Río de la Plata

Por el capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO

El autor, en esta conferencia pronunciada en la mesa redonda desarrollada en el Colegio de Abogados el 28 de noviembre de 1969, sobre "Explotación Petrolífera en el Río de la Plata", analiza la cuestión del título, haciendo resaltar en primer lugar qué se entiende por estrategia, los principios que la rigen y la vinculación de aquélla con la política. Cómo se genera y en qué consiste un Objetivo Nacional. Situación estratégica de la República Argentina con relación a las rutas acuáticas. El Río de la Plata como área focal. El llamado a licitación internacional, por parte de nuestro vecino ribereño, para la exploración y posterior explotación de hidrocarburos en el Río de la Plata, afectará seriamente la estrategia naval argentina y en cierta medida a la táctica.

Toda cuestión de soberanía nacional sobre el territorio, espacio aéreo o áreas acuáticas, debe ser analizada desde varios puntos de vista:

—El marco estratégico relacionado con la defensa nacional.

—El aspecto político.

—La cuestión jurídica en lo relativo al Derecho Internacional.

—El enfoque geoeconómico de la explotación.

— Las implicancias en todo lo referente a los aspectos científicos, técnicos y/o culturales que se derivan de esta compleja cuestión.

La estrategia de ciencia tiene muy poco, pero sí mucho de arte. El estudio y análisis crítico de todas las guerras pasadas y sus operaciones militares consecuentes en el orden naval, aéreo y terrestre han determinado la fijación de ciertos e inmutables principios y sus corolarios, que permiten sustentar a la estrategia en su estudio como ciencia.

Acerca de su misma definición se han intentado innumerables enunciados. Recordemos que Napoleón no conocía su definición; tan es así que cuando quería referirse a situaciones, circunstancias o cuestiones no comprendidas dentro del marco táctico, las definía como *la gran táctica.* Siguiendo la precisa definición del señor almirante Garzoni, podemos conceptuarla como "el arte de proyectar los medios a la acción de un sentido determinado, en circunstancias favorables para el logro de un objetivo". A tan brillante concepto nos permitimos añadirle un término más: "de manera decisiva". Decimos "decisiva" debido a que, cuando proyectemos los medios a la acción, debemos hacerlo con la firmeza necesaria, sin titubeos que hagan indecisa en los hechos a una resolución correctamente seleccionada en la determinación del plan.

A nuestro entender la diferencia entre estratagema y estrategia es que, en el primer caso, consiste en el empleo malicioso de los medios, en cambio en el segundo radica en el empleo honesto y correcto de aquéllos, aunque debemos reconocer que muchas veces la estratagema le fue muy útil al estratego de turno.

Pero es evidente que liaremos estrategia cuando nos sea necesario alcanzar un objetivo previamente determinado.

Guando tal objetivo responde a intereses vitales para la nación se constituye en objetivo nacional.

En el marco estratégico nacional los medios son las fuerzas políticas, las fuerzas económicas y las fuerzas militares, que en su conjunto constituyen el potencial nacional. Determinar, procurar y mantener las circunstancias favorables, así como también fijar la dirección y firmeza con que será proyectado el potencial nacional, es del dominio de la política o sea establecer cuándo, cómo, dónde y quiénes desarrollarán aquel potencial en el logro de un objetivo nacional.

Se ha dicho, y con razón, que la estrategia no debe pedirle a la política lo que ésta no le puede dar. Pero no es menos cierto que la política no debe exigirle a la estrategia lo que ésta no le debe conceder. Esto no es un juego de palabras: la historia nos enseña que los errores en la paz se pagan en la guerra o con la guerra.

De excederse la política en sus requerimientos en desmedro de la estrategia, quedará comprometida, en mayor o menor grado, la Seguridad Nacional y consecuentemente la Defensa Nacional.

Nuestra patria tiene varios ejemplos al respecto en la historia de la conducción externa de nuestra política. Valga el ejemplo de la pérdida del estrecho de Magallanes, la cuestión del Beagle, las de las islas Picton, Nueva, Lennox, Malvinas y ahora hasta se pone en tela de juicio nuestros derechos sobre la isla Martín García.

Una política encierra siempre una definición, es siempre una toma de posición. Es la proyección de una voluntad, materializada en una serie de actos humanos relacionados entre sí en el tiempo y el espacio, que concurren en demanda de un objetivo prefijado. Cuando este objetivo está sustentado y generado en nuestra Constitución Nacional asume identidad y filiación política; y si el mismo responde además a la integridad territorial de la Nación, resulta ser un objetivo nacional de primordial relevancia.

Todo objetivo nacional, para merecer el nombre de tal, debe ser legítimo, ser consecuente con los intereses fundamentales del país, debe responder a los grandes lineamientos que configuran la historia y desarrollo político de la Argentina y a su sentido de grandeza y al sacrificio que ello demandó a las generaciones que nos precedieron y provenir del sentir general de todo el pueblo argentino, el cual tiene el deber y el derecho de opinar, a fin de no hipotecar el futuro a las generaciones venideras. De no ser así, el objetivo no es tal, sino que es meta de una aspiración artificialmente promovida por un interés perecedero. Todo lo que se construye sobre un interés particular o circunstancial en busca de una ventaja política temporal, será luego abatido por otros intereses, un hecho nuevo no previsto o cuando la realidad de los inconmovibles intereses del país pongan de nuevo las cosas en su sitio.

Lo anterior nos determina que, para que todo interés nacional se confunda y conjugue en un *objetivo nacional* y a cuyo logro se establezcan las consecuentes políticas, es menester que reúna tres requisitos: legitimidad, perdurabilidad y practicabilidad.

Toda política es cambiante, variable y mutable, dado que en su ejecución interviene el hombre, pero en cambio la estrategia nacional

de todo país está condicionada siempre por algo que el hombre no puede alterar: su geografía.

En cierto modo algunos pueden pensar que, con los vertiginosos progresos de hoy, la estrategia no es ya la misma cuando la patria se independizó y organizó. *La estrategia es la misma*, lo que ha cambiado es la escala. En algunos casos ciertas mentalidades honestamente creen que la estrategia ha caído en desuso y que todas estas cuestiones serán resueltas con la integración económica. La dura realidad de los hechos pronto los convencerá de su error. Errores que no tienen mayor trascendencia mientras no repercutan sobre la Seguridad y la Defensa Nacional. La persistencia o reincidencia en el error ya encuadra en otra definición. Todavía la estrategia es materia de estudio en las Escuelas de Guerra y en los Estados Mayores, no habiéndose delegado tal responsabilidad en los economistas.

El Brasil fue siempre consecuente en la *Cuenca del Plata.* Antes fue obtener la libertad de acción en la navegación del Paraná, para unir Río de Janeiro con Corumbá. Hoy es el aprovechamiento hidroeléctrico de sus aguas.

La estrategia se nutre y se asienta sobre tres principios: el principio del objetivo, que nos dice que haremos estrategia cuando *deseamos crear o mantener una situación favorable.*

El principio de la Economía de los Medios, consiste en la determinación, evaluación y dosificación y distribución de los medios con los cuales desarrollaremos la estrategia,

Y el principio de la Libertad de Acción nos señala que para hacer estrategia debemos evitar toda servidumbre imposible de superar y mínimas las que podemos superar.

Alguien dijo: "decir estrategia es decir geografía", concepto exagerado pero que encierra una gran dosis de realidad. La geografía de una nación está siempre presente en la vida de su pueblo, tanto en la paz como en la guerra y ejerce, en todo tiempo y lugar, una influencia decisiva en la vida de un país, determinando a veces, por no darle a ésta el rol que tiene, su decadencia y en sentido inverso, su grandeza.

La estrategia tampoco escapa a esta regla y la geografía puede brindarle a una nación una posición o situación estratégica favorable, que *será necesario conservar,* o bien haberle sido esquiva y resultar de ello una situación estratégica desfavorable y que, en caso de un conflicto, *será menester mejorar* (Principio del Objetivo).

El valor de una situación estratégica está determinado, entre otras cosas, por el grado de importancia que asumen las rutas comerciales que vinculan a ese país con el mundo exterior, máxime si el bienestar

de su pueblo, su economía, su cultura, su progreso y su grandeza están subordinadas a sus rutas comerciales.

De no ocurrir así, de ser interferidas o cortadas tales rutas, se producirá a corto o largo plazo una inseguridad nacional derivada de una crisis económica, afectándose el bienestar general consagrado en el preámbulo de nuestra Constitución y como resultado de ella, la defensa nacional deberá asumir su responsabilidad para restablecerlo si se ha perdido, o para mantenerlo si existen las amenazas de perderlo; y ello también resulta del preámbulo: Proveer a la Defensa Común.

Esas mismas rutas comerciales son las que determinan la situación estratégica relativa con respecto a países limítrofes que, en determinada circunstancia, pueden interferir con nuestros grandes e invariables Objetivos Nacionales o bien con aquellos otros países (vecinos o no) que, en el caso de un conflicto armado, asuman una posición neutral, en la medida que pueden conservarla, soportando las presiones externas que se ejercerán sobre él, a fin de que cambie su actitud en la emergencia.

Nuestro país pertenece al tipo "peninsular afín" o "semioceánico" y tiene la servidumbre de depender de las rutas comerciales marítimas de ultramar o cabotaje marítimo o fluvial para el desenvolvimiento de su economía y consecuentemente de su potencial nacional.

Nuestro intercambio comercial en el período 1961-65 fue, con Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, sólo del 6,4 % del valor total. O sea que el resto lo fue por las rutas comerciales de ultramar. Ese 6,4 % resulta aún menor, si le descontamos lo que comerciamos con Paraguay, Brasil y Uruguay por rutas acuáticas.

La disputa o destrucción del comercio marítimo o fluvial del hipotético adversario y la protección del propio —*vital para la Argentina*— será de responsabilidad de nuestro Poder Naval.

En caso de un conflicto armado deberá actuar en fuerza para mantener libres y abiertas tales rutas comerciales por agua; va en ello la suerte de nuestros compatriotas.

Una simple mirada a un mapa nos convencerá que dichas rutas marítimas y su prolongación en el Río de la Plata, pueden ser flanqueadas y dominadas por países vecinos en la casi totalidad de su recorrido entre América del Norte, Europa, Asia y Oceanía hasta el interior de nuestro país, ya sea por el río Uruguay y en el caso de los ríos Paraná y Paraguay, al norte de Confluencia.

Nuestra ruta de cabotaje marítimo al sur, también puede ser interferida por otro país limítrofe.

Todo lo anterior nos indica que nuestra patria, terminal de rutas marítimas, en el caso de un conflicto armado *dentro de la América*

del Sur, ocupa una situación estratégica muy desfavorable, que al tiempo que nos obligará a una serie de costosas medidas para, no digamos "crear una situación favorable", sino para hacer mínimas las consecuencias de la desventaja ya descripta, que nos deteriora fuertemente nuestra libertad de acción. Todos nuestros vecinos nos rodean. Nuestro acceso al exterior y al interior por rutas navegables están todas flanqueadas; a menos que busquemos la ruta del África del Sur como solución de compromiso.

En definitiva: nuestra seguridad nacional está subordinada a las rutas comerciales acuáticas y, en tal sentido, nuestra situación estratégica es desfavorable para poder mantenerlas a éstas expeditas, a lo que debe agregarse, en el caso de nuestros accesos *fluviales,* que éstos deben ser dragados permanentemente, amén de Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca.

Es necesario que la política a seguir en la paz por nuestro país no desmejore aún más esa desventajosa situación estratégica. Los errores en la paz se pagan en la guerra.

Podemos afirmar que prácticamente las tres cuartas partes del tráfico de ultramar de nuestro país se realiza por el acceso del Río de la Plata; el resto se realiza en el siguiente orden de porcentaje por Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata. Los puertos patagónicos sólo eventualmente cumplen este servicio y sólo son importantes con relación al tráfico correspondiente al cabotaje marítimo o alguna circunstancia, especial y/o temporal.

De lo anterior, resulta que la principal área focal del tránsito marítimo la constituye el Río de la Plata exterior, constituyendo las proximidades del Pontón Recalada, origen o final del Canal Punta Indio, el punto focal del área en cuestión.

A nuestro juicio, el Río de la Plata exterior estaría constituido por la enfilación Punta Piedra-Punta Brava (límite occidental) y la conjugada Punta Rasa (Cabo San Antonio) -Punta del Este.

El Río de la Plata constituye el área estratégica más importante de nuestro litoral y tendría que modificarse la geografía política, económica y física argentina, para que dejase de serlo. La historia se repite. Pocos países dependen en tan alto grado de un solo accidente geográfico; esto nos lleva a tener que asegurar el control de sus canales de acceso, pues es precisamente en el uso de ellos en lo que reside el valor fundamental, dado que pasan a ser así un *interés marítimo* (no fluvial) de primer orden para la Argentina.

No se trata de un problema de igualdad en el hipotético reparto de las áreas geográficas del río, sino de la utilidad que esta vía fluvial

representa para nosotros. Esto debe tenerse bien claro. *No existe igualdad de intereses en el Río de la Plata* entre sus dos ribereños.

En 1916 el esclarecido almirante Storni pronunció una frase profética que tiene y tendrá siempre vigencia: "Por el mar recibimos todos los beneficios pero también asoman todos los peligros". Recordemos también las instrucciones secretas que llevaron los generales Guido y Balcarce, delegados argentinos que reemplazaron al ministro García, de tan criticada actuación en la Convención Preliminar de Paz con el Brasil en 1828. Las instrucciones en resumen expresaban: "Ceder en lo que se deba ceder pero el Río de la Plata debe salvarse" y además debían asegurarse que el nuevo Estado, que surgiría de la convención preliminar, no pudiera ser objeto de "influencias extrañas" para obtener privilegios en la navegación, lógicamente en desmedro de nuestro país.

El Uruguay pretende establecer la exploración y explotación de hipotéticas existencias de hidrocarburos en el Río de la Plata y a tal efecto ha llamado a licitación internacional. La zona en el Río de la Plata exterior, en donde el país vecino pretende descubrir y explotar el petróleo submarino, estaría aproximadamente delimitada: hacia el poniente por la enfilación Punta Piedras-Punta Brava (en una longitud: 21,7 millas) al naciente por la conjugada Punta Rasa-Punta del Este (en una longitud de 51 millas) y su delimitación en el sentido WNW -ESE por una línea imaginaria que, dividiendo el río en partes iguales, pasaría a la altura del Par 4/5 del Canal Punta Indio siguiendo una dirección 120° — 300° verdadero para cortar al límite exterior del río en Lat.: 35° 33' S. Long.: 55° 44' W. Esta línea "media" tendría una longitud aproximada de 46,5 millas marinas. Dentro de esta área así delimitada quedarían comprendidas:

a) El punto focal del área focal del Río de la Plata y gran parte de esta área.

b) 60 millas de la ruta actual con el tráfico de ultramar (Brasil, África, Europa, o EE. UU.).

c) 5 ½ millas de la ruta actual (para buques de gran calado) que se dirijan al sur o a Malvinas.

d) Tramos de rutas alternativas dentro de esa importante área focal.

e) Todo el Banco Arquímedes y el Banco Inglés.

f) La derrota o ruta alternativa entre ambos bancos, con orientación NNE-SSW de aproximadamente 2,5 millas de ancho con una profundidad mínima al "cero" de 4 ½ brazas. (Prácticamente 30'.) Derrota ésta que puede ser usada como vinculación entre las dos rutas ya citadas y la cual podría ser vulnerada, lo

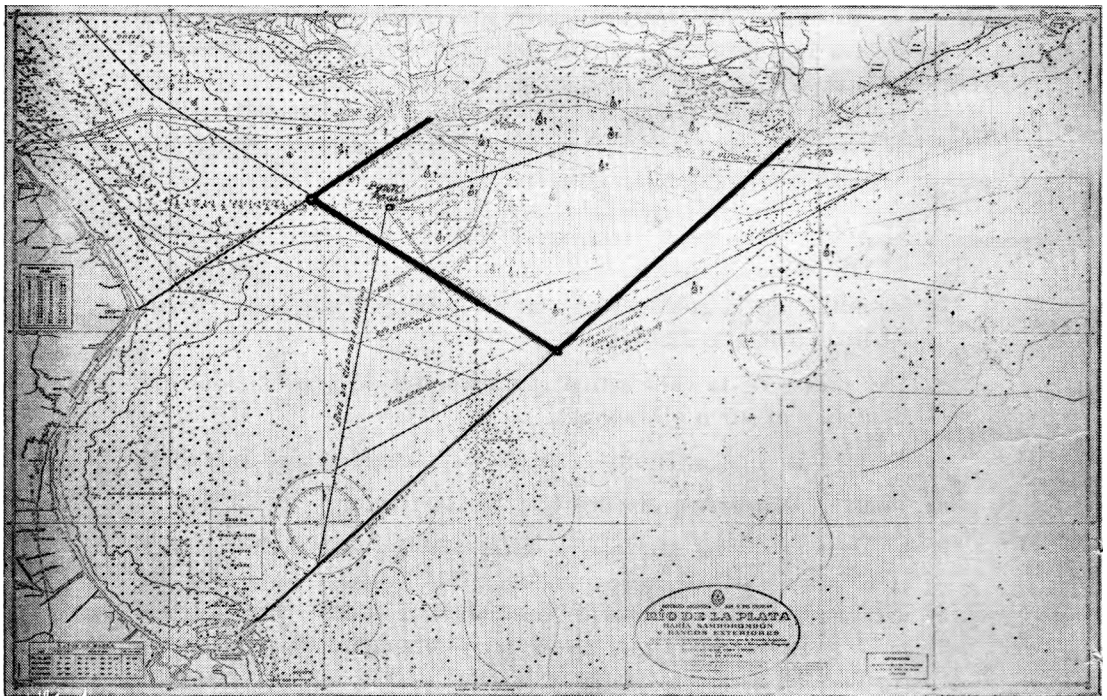
que impone su defensa y control, lo cual le facilita la configuración hidrográfica del lugar (barrido y/o minado).

El problema

La instalación de torres de extracción de petróleo, en el caso hipotético de su existencia en el Río de la Plata, especialmente en su parte exterior, hará aún *más desfavorable* nuestra situación estratégica, al configurarse la intromisión de un nuevo, extraño y poderoso factor de poder en esa área, el cual deteriorará nuestra libertad de acción, al crearnos una nueva e importante servidumbre.

Al llamar nuestro vecino ribereño a licitación internacional para explorar y, en el caso de haberlo, la posterior extracción de petróleo, concurrieron a tal llamado *países no ribereños* y en caso de concretarse la operación, se establecerán en el Río de la Plata nuevos y extraños intereses, que directa o indirectamente estarán respaldados por el Potencial Nacional del Concesionario o sea, sobre esa área focal, *vital para nosotros,* se encontrará establecida la presencia de un *tercer país no ribereño.*

Conocida es por todos la agresiva política de que han hecho gala los intereses petroleros en el mundo, a lo largo de su desarrollo en función del tiempo y espacio.



Dicho en forma más clara: a partir del instante en que se materialice la intención del país vecino, en el Río de la Plata se asentarán, aunque no sea el deseo de nuestro vecino, los intereses económicos de una tercera y extraña potencia, la cual —querramos o no— comenzará a gravitar y a ejercer su influencia en un área que es vital para la vida de nuestra patria, en caso de un conflicto de legítima defensa dentro de América del Sur.

Ello nos obligará a respetar nuevos intereses en juego, a evitar cuestiones que pudieran derivar en complejas y/o enojosas cuestiones internacionales y en el caso de un conflicto armado dentro del continente sudamericano, cualesquiera sean sus causas y oportunidad del mismo, nuestra ya desfavorable situación estratégica en el área focal en cuestión quedaría aún más comprometida.

La solución, de materializarse tal hecho, aparte de las cuestiones de orden jurídico, históricas y económicas, nos obligaría a rever y revisar dónde deberíamos establecer el nuevo punto focal del área en cuestión y cómo quedaría ahora ésta dado que ella está conformada por las rutas obligadas que convergen sobre ese punto focal, como los rayos de una lente parabólica.

¿Hemos pensado en la nueva concepción estratégica que ello representaría para mantener abiertas nuestras rutas de ultramar y cabotaje patagónico?

La Argentina, en este sentido, debe resolver ella sola esta cuestión gravísima, pues es la única interesada en la propia seguridad nacional. En esto debemos ser realistas y no hipotecar, por una generosa política, la seguridad futura de los argentinos.

La política no puede pedirle a la estrategia, lo que ésta no debe conceder. Conviene repetir este concepto.

Citaré algunos de los aspectos que tales construcciones significarían en el área focal del Río de la Plata, que es nuestra obligación controlar y defender en caso de un conflicto, responsabilidad indelegable de nuestro Poder Naval.

a) *Pérdida de la seguridad* (libertad de acción) en las operaciones aeronavales necesarias para la formación, integración y escolta de convoyes mercantes desde el punto focal y su navegación en el área, lo cual como siempre ocurrió en nuestra historia naval y en la de otros países, tienta al enemigo para *concentrar allí su esfuerzo militar.* (Pensemos en un conflicto americano de legítima defensa.) Habría que cambiar el punto focal, pues desde esas torres de 70-80 m de altura, con 45 hombres en su dotación (no argentinos) brindarán: Información indiscreta, avistajes, posibilidad de contramedidas electrónicas de detección radar, en-

mascaramiento radar, confusión en la eco-detección y demás consecuencias derivadas de las interferencias radar (deliberadas o no). La táctica sufrirá un rudo golpe.

b) *Interferencias y pérdida de libertad de acción* en las operaciones de minado-antiminado y barrido de minas. Interferencias en el patrullado y exploración antisuperficie, antisubmarina y antiaérea por parte de las fuerzas aeronavales argentinas, en el caso de que el país enemigo, de una u otra manera, se sirviera de esas torres para interferir nuestras operaciones de legítima defensa de un área que es vital para el mantenimiento de nuestro potencial nacional. ¿Y qué ocurrirá con los posibles oleoductos? ¿Podremos efectuar operaciones de minado, antiminado, barrido y/o rastreo de minas? ¿Y si un oleoducto es cortado por nuestras propias rastras o por acción deliberada del enemigo? ¿Hemos medido las consecuencias de esos efectos?

c) *Contaminación* (deliberada o no) de las aguas del área focal con petróleo, dificultando así la búsqueda antisubmarina en el Río Río de la Plata exterior, al modificar las características batitermográficas de las aguas, lo cual reducirá al máximo el A.A.S. Empleo de manchas de petróleo en el área para señalar a las fuerzas aéreas o submarinas enemigas, la formación y concentraciones de convoyes propios, facilitando su descubierta y ataque.

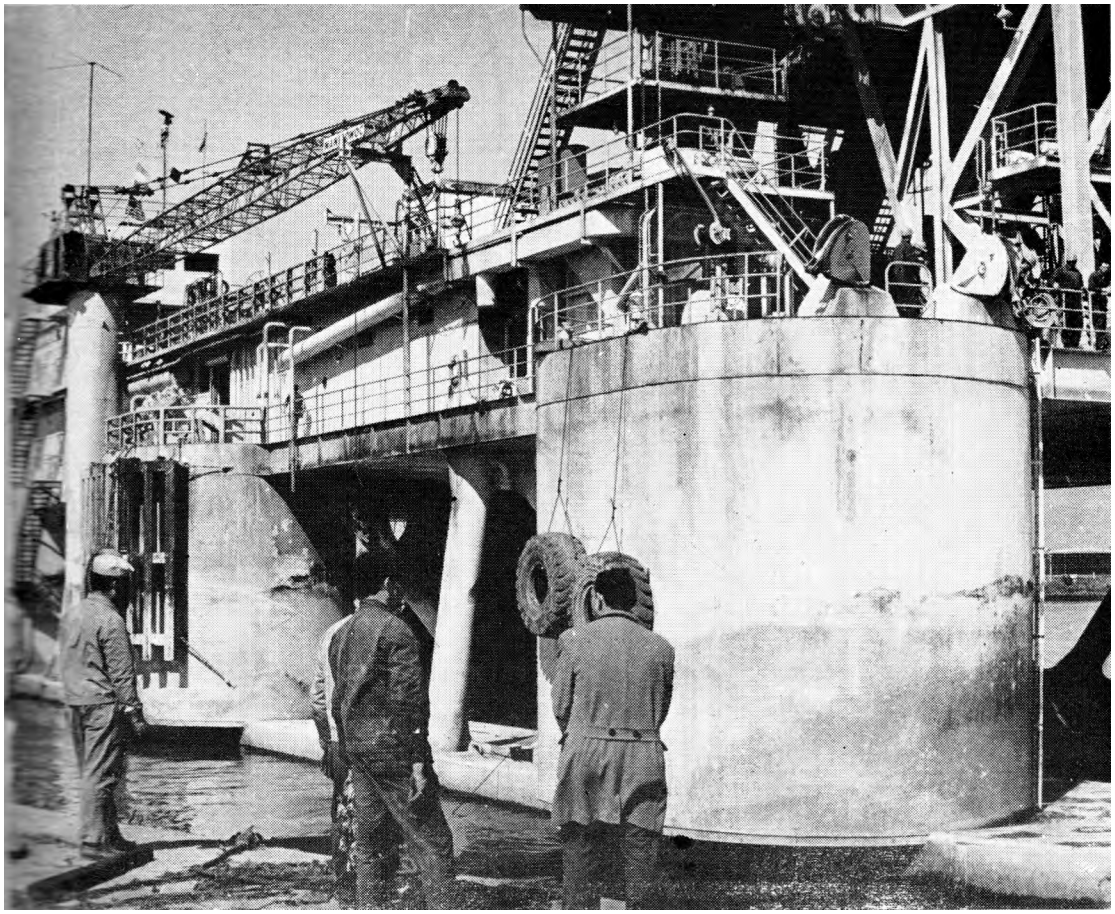
d) Destrucción deliberada de las torres o por acción militar propia o enemiga, lo cual acrecentará los peligros de la navegación en la zona para los buques de guerra argentinos en patrullado y en sigilosa, además para los convoyes mercantes bajo nuestra protección.

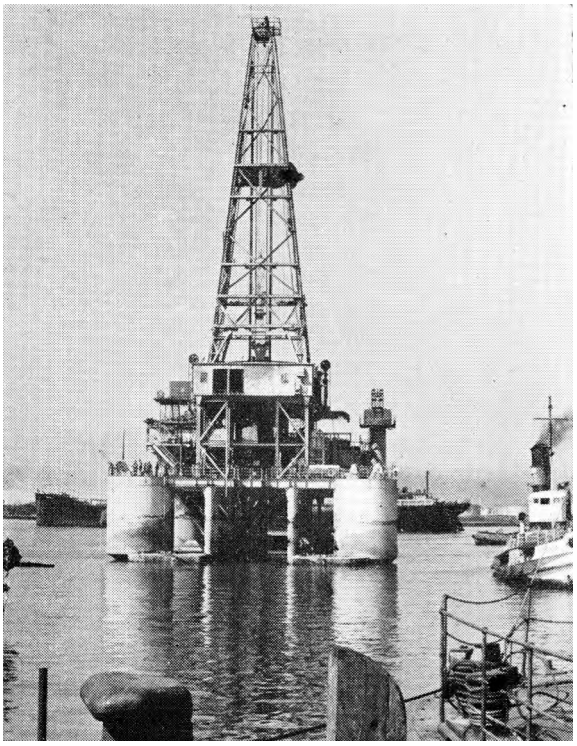
e) Permitirá la fácil y oportuna identificación del área y del punto focal, aun en el caso que nuestro país dispusiese la ocultación eventual del balizamiento costero y flotante.

f) Interferencias para la acción artillera o de misiles entre fuerzas de superficie, al interponerse en el despliegue táctico de las fuerzas (rumbo, velocidad y maniobra) y en el combate en sí, al proyectarse en el plano de tiro o una servidumbre para el control si están cerca de las caídas de las salvas o del misil. Idem torpedos.

Pensemos solamente cómo se hubiese desarrollado la acción naval entre los cruceros británicos y el «Graf Spee» debiendo sortear, durante sus respectivas derrotas, torres de extracción de petróleo como la que muestra la fotografía.

g) Seguro refugio para lanchas torpederas enemigas o buques menores, ampliando considerablemente su autonomía (permanencia





Torre de extracción de petróleo en el mar.

en el área) y radio de acción (distancias a recorrer), lo cual acrecentará nuestra desventaja en el área de nuestra responsabilidad.

h) Interferencias en el pasaje, para disposiciones tácticas de crucero, cobertura, cortinados protectores, exploración naval, etc., en el área en los siguientes accesos, comprendidos en la zona que se pretende explorar:

1) Isla Flores - Raneo Inglés
2) Banco Inglés - Banco Rouen
3) Banco Arquímedes - Banco Inglés
4) Pontón Recalada - Banco Arquímedes

} Dentro del área a licitar

Todos estos accesos, de concretarse lo pretendido por el Uruguay, nos obligarán a modificar nuestra estrategia, repito de por sí desfavorable, para buscar otros accesos, alargando así considerablemente las rutas comerciales, imperiosas de defender, y además instalación de costosísimas obras de arte (dragado y balizamiento) para que la Argentina pueda subsistir en caso de un conflicto, que ojalá nunca ocurra, pero ello no depende de nosotros; los grandes Objetivos Nacionales no son patrimonio de nadie ni de una generación. Son patrimonio de todo un pueblo en sus generaciones presentes, pasadas y futuras en busca, no de hegemonías ni tutelas odiosas, sino de su propia Seguridad Nacional. Y en esto tenemos que ser realistas. Realistas como lo fuera Mitre cuando, como Presidente de la Nación, se negara a suscribir con Chile el Tratado de Alianza Ofensiva contra España, como se le proponía, oportunidad en que pronunciara conceptos que hoy día parecerían irreverentes para aquellos que subestiman la estrategia nacional y tienen desdibujados los *inmutables objetivos nacionales.*

Acciones Conjuntas del Ejército y la Armada en la Historia Argentina

Por el Capitán de Navío LAURIO H. DESTEFANI

El autor, Jefe de las Divisiones Investigaciones, Archivo y Biblioteca del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Secretaría de Estado de Marina, ha basado este trabajo en la conferencia que pronunciara en el Centro Naval, como adhesión de la Armada Nacional a la Semana del Ejército.

Un hombre vale por sus conocimientos, por lo que ha vivido, por lo que se llama en fin su experiencia. Despojémosle de su pasado y no será "alguien" hasta que se forje una nueva experiencia.

En la vida de los pueblos o de sus instituciones, su historia, sus tradiciones, son el cúmulo de sus experiencias, sin lo cual no tienen personalidad propia.

Todo lo dicho viene al caso, al tratar este interesante tema de las acciones comunes del Ejército y la Armada, porque en él está la base de la unidad indestructible de ambas fuerzas armadas. Ellas actuaron unidas en los principales acontecimientos de nuestra historia y por lo tanto sería muy largo tratar las oportunidades en que se complementaron para la lucha. Haremos en consecuencia sólo una breve síntesis de lo principal, destacando algunos aspectos que se consideran más significativos.

En las invasiones inglesas, que despertaron el latente patriotismo y la energía criolla, los marinos actuaron preponderantemente en la reconquista y en forma destacada en la segunda de dichas invasiones. Lo hicieron al lado de tropas veteranas o de milicias, que constituyeron la base de los futuros ejércitos de la patria. Así, desde la gestación de la revolución, marinos y militares comenzaron juntos la ardua tarea de cimentar la independencia.

En la reconquista, Liniers comandaba más de un millar de soldados. La tropa veterana se componía de 500 hombres de las tres armas, también 300 milicianos, todos de Montevideo, que fueron trasladados desde esa plaza en 8 transportes escoltados por 15 embarcaciones menores (sumacas y cañoneras) hasta Las Conchas. Allí se incorporaron unos 300 blandengues y voluntarios y se desembarcaron para combatir en tierra 323 marinos de guerra y corsarios. Toda esa fuerza retomó en forma incontenible a Buenos Aires, el 12 de agosto de 1806.

En la segunda invasión inglesa, el Batallón de Marina y tropas milicianas combatieron heroicamente con fuerzas inglesas veteranas que las doblaban en número, rindiéndose después de graves pérdidas y épica resistencia. Allí murió el teniente de navío Cándido de Lasala, natural de Buenos Aires. Este combate de la Plaza de Toros detuvo el ala izquierda del enemigo y le causó graves pérdidas.

Recordemos también que combatieron mezclados con tropas de tierra, como oficiales de las mismas, los que luego serían grandes marinos, Juan Bautista Azopardo y Ángel Hubac.

En la campaña naval de 1814, cumplieron destacada actuación varios oficiales del Ejército, que estuvieron embarcados en las naves de Brown. Uno de ellos fue Pedro Orona, por entonces teniente, que dirigió el desembarco en la isla de Martín García.

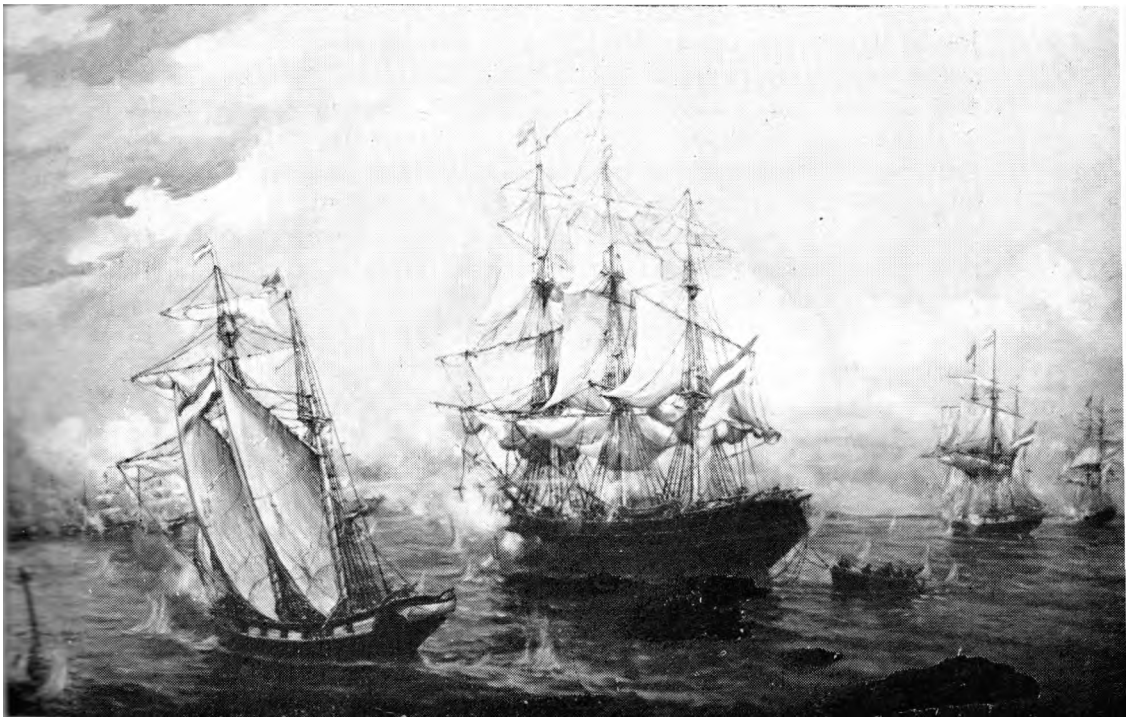
La tropa embarcada, aunque de tierra, tenía las mismas funciones que la actual Infantería de Marina; pero el teniente de Dragones Pedro Orona pertenecía a la guarnición de la Colonia, y a ella volvió después de la operación.

En esas acciones, en que tropas terrestres actuaron con las fuerzas del mar, continuó la estrecha cooperación entre el Ejército y la Armada, siempre de óptimos resultados y con la mejor armonía. Así sucedió después en la guerra con el Imperio, en la campaña del Paraguay y sobre todo en la guerra del Desierto y en las campañas contra López y Jordán.

La primera acción de la campaña naval de 1814 fue el combate de Martín García, el 10 de marzo; allí los patriotas fueron duramente batidos por la fuerza sutil de Romarate. La fragata «Hércules» varó bajo el fuego de cañón enemigo y sufrió graves pérdidas.

Fue entonces que Brown se mostró en todo su temple de conductor y, en lugar de amilanarse, reanimó a sus tripulaciones, exigió más ardor combativo de sus capitanes y ... atacó de nuevo. Para ello solicitó refuerzos a la Colonia y recibió también 17 paisanos del puerto de Las Conchas.

"Combate naval de Martín García. Episodio «Hércules», varada el 10 de marzo de 1814." óleo de Emilio Biggeri.



En la Colonia se encontraba el comandante D. Vicente Lima, que envió 23 dragones de la patria y 23 infantes del Regimiento N° 6, mandados respectivamente por el alférez de Dragones D. Gervasio Espinosa y el subteniente del Regimiento N° 6 D. Luis Antonio Frutos y puso al mando de la fuerza al teniente de Dragones D. Pedro Antonio Orona.

La operación con que Brown intentaba tomarse la revancha consistía en un desembarco en la isla, al mismo tiempo que se llevaba a cabo un nuevo ataque naval.

Para dirigir la operación de desembarco, Brown designó al capitán Ricardo Baxter y para comandar en tierra fue elegido, en una junta de oficiales y por sorteo entre los de su graduación, el teniente Orona. Pronto demostraría que el azar había sido favorable a los patriotas, pues era muy digno de la honrosa misión que tuvo que cumplir.

La tropa que debía conquistar la isla se componía de 240 hombres, entre los que, por supuesto, se encontraban los de la Colonia y los paisanos de Las Conchas, además de la tropa embarcada. En su mayoría esta fuerza era criolla, lo que destacamos, pues versiones sin fundamento dicen lo contrario.

Los hombres fueron agrupados en tres compañías de 80 cada una: la primera comandada por el teniente del Regimiento 2 D. Manuel José Balbastro, con su segundo el alférez de Dragones D. Gervasio Espinosa; la segunda al mando del teniente del Regimiento N° 2 D. Manuel Castañer y de segundo el subteniente D. Luis Antonio Frutos, del Regimiento 6; la tercera a las órdenes del teniente 1° D. Santiago Kearney, de la tropa de marina de la «Hércules», y de su segundo el subteniente del Regimiento de Granaderos D. Mariano Antonio Durán. De esta lista, y contando a Orona, se deduce que seis de los oficiales eran criollos y únicamente el teniente primero Kearney extranjero.

A la tropa de choque de Orona la seguiría un grupo de ocupación de unos 100 marineros, al mando del teniente Roberto Jones, de la corbeta «Céfiro».

En la madrugada del 15 de marzo de 1814 se inició el desembarco, bajo fuego de fusilería de los ocupantes de la isla, pero éstos fueron acallados por cañonazos efectuados desde las naves.

El avance patriota, encabezado por Pedro Orona, fue sostenido e incontenible. La tropa se comportó muy bien y fue bizarramente conducida.

La guarnición de la isla, al mando del teniente José Azcuénaga, que era inferior al número de los atacantes, fue arrollada por la valiente carga y se retiró en desorden a los buques. En una hora los patrio-

tas ocuparon toda la isla y persiguieron a los realistas hasta sus lugares de embarque. Una balandra enemiga no pudo alcanzar a separarse de la costa y fue abordada por los patriotas. Se entabló entonces una dura lucha, siendo pasados "a degüello" los realistas. En cambio se protegió y trató bien a un grupo de inválidos, mujeres y niños de la isla.

Las bajas de los realistas fueron de 10 muertos, 7 heridos y 40 prisioneros. Los patriotas, dos oficiales (uno de ellos el mismo Orona, aunque levemente) heridos, tres soldados muertos y cuatro heridos.

La columna de Jones, a su vez, ocupó la batería enemiga de 4 cañones, a son de pífano y tambor que tocaban la Marcha de San Patricio. Las piezas fueron pronto asestadas sobre las naves de Romarate, cuya situación se hizo insostenible. Poco después se internaba en aguas del Uruguay.

Esta acción de Martín García fue la más reñida de la campaña naval de 1814 y decisiva, porque separó a los realistas de su mejor jefe y de tripulaciones veteranas y aguerridas.

¿Quién era este teniente de Dragones que tan heroicamente había tomado la isla?

Don Pedro Antonio Orona era de Buenos Aires, donde había nacido en la última década del siglo XVII; había pertenecido como sargento segundo al Regimiento de Patricios y con él marchó a la Banda Oriental. En 1811 participó en la batalla de Las Piedras y luego fue de los sitiadores de Montevideo, ascendiendo a alférez el *23* de diciembre del año mencionado. Luego de participar en el combate de Cerrito y otras acciones, fue herido y ascendido a teniente de Dragones en 1813.

Después de la acción de Martín García fue ascendido a capitán graduado y continuó en el sitio de Montevideo, donde volvió a ser herido.

Se incorporó luego al Ejército del Norte y ascendió a sargento mayor graduado, en 1815.

Luego Pedro Orona participó en nuestras guerras civiles y en la campaña del Brasil y en 1829 obtuvo el grado de teniente coronel de Caballería de Línea.

En 1840 se puso a las órdenes del general Lavalle y fue ascendido a coronel graduado, pero habiendo caído en manos de los adictos al tirano Rosas, fue fusilado en octubre de 1840. Así, trágicamente, ter~ minó la heroica vida de este valiente oficial.

Junto con Orona vino de la Colonia el alférez de Dragones Gervasio Espinosa, que lo acompañó en la toma de la isla. Este valiente oficial también había nacido en Buenos Aires, en el año 1796, y se había des-

tacado heroicamente en varias acciones, entre ellas la toma a los españoles de los faluchos «San Luis» y «San Martín». Estos faluchos fueron apresados por cinco lanchones patriotas, que los abordaron de noche, cerca de la isla de Hornos, en enero de 1814.

Por su comportamiento de Martín García, el 21 de abril de 1814, Espinosa ascendió a teniente graduado del Regimiento de Dragones. Luego desarrolló una extensa campaña, interviniendo en numerosos combates del Alto Perú y durante nuestras luchas civiles ascendió a general, falleciendo en 1866.

La acción de Martín García fue un triunfo del genio táctico y la capacidad de conductor del almirante Brown; pero uno de los principales héroes de la acción fue, sin duda, el teniente de Dragones D. Pedro Antonio Orona. Su acción ardorosa y valiente, fue una de las causas principales de la obtención de un triunfo tan decisivo.

En la guerra con el Imperio del Brasil, la Marina, al mando de Brown, transportó tropas y pertrechos a la Banda Oriental.

En las preliminares del combate de los Pozos (11 de junio de 1826), 650 hombres al mando del coronel Lavalle fueron transportados en cinco veleros al puerto uruguayo de Las Conchillas. El convoy iba escoltado por el bergantín «Balcarce», las goletas «Sarandí», «Río» y «Pepa», y dos cañoneras, tocio al mando de Rosales, comandante de la «Río». Esta división regresó a tiempo para tomar parte en las postrimerías del combate.

En la acción de Carmen de Patagones, del 25 de lebrero al 7 de marzo de 1827, una división brasileña intentó tomar el puerto que fue defendido juntamente por tropas de tierra, compuestas por *43* veteranos y milicianos al mando del coronel Felipe Pereira, teniente Olivera y baquiano José Molina, y las naves y embarcaciones corsarias que se hallaban en el puerto a Jas órdenes del comandante Santiago Jorge Bynon y los corsarios Dautant, Fourmantin y Harris. De las cuatro naves enemigas fueron apresadas tres, hundiéndose la restante, y los hombres desembarcados tomados prisioneros. Este triunfo es uno de los más completos de nuestros fastos históricos.

El heroico crucero del bergantín «8 de Febrero» (abril de 1828), al mando de Espora, fue emprendido para cooperar con fuerzas terrestres en la costa de Castillos (Banda Oriental del Uruguay), en una ofensiva que no se realizó.

En 1815 se libró el combate de Obligado, muy digno de recordación, por el heroísmo desplegado por los criollos en defensa de su tierra ante el ataque extranjero, más que en la defensa del tiránico légimen resista.

Bajo el mando del general Lucio V. Mansilla estaban las tropas y

las cuatro baterías de cañones, que hicieron trente heroicamente, hasta que se les consumió la munición, a la artillería abrumadoramente superior y moderna de los aliados. Pues bien; tres de esas baterías eran mandadas por marinos: Alvaro Alzogaray y Juan B. Thorne, que fueron coroneles, y Eduardo Brown, hijo del almirante y comandante de alguna de las naves de la flota de su padre. Citaremos a Ernesto Palacios, como comandante de la faltante batería. Todos, tropa y artilleros, combatieron hasta el final, mereciendo elogios de sus propios adversarios.

En la guerra con el Paraguay, la Armada Argentina, representada por media docena de vapores y varios transportes, realizó una intensa tarea cooperando en el transporte de tropas y pertrechos de guerra en forma intensa durante todos los años que duró el conflicto.

El 14 de abril de 1865, al día siguiente del ataque a los vapores argentinos, Corrientes fue invadida por un cuerpo de ejército paraguayo de 3.000 hombres. Sucesivos desembarcos llevaron el total de esas fuerzas a más de 20.000 soldados, al mando del general paraguayo Robles. El gobernador de Corrientes, Manuel Lagraña, con fuerzas voluntarias y la tripulación del «Gualeguay», se retiró hacia el sur, manteniéndose en observación.

Entretanto la escuadra brasileña, al mando del veterano Vizconde de Tamandaré, permanecía en Buenos Aires después de su intervención en la ocupación y derrota del gobierno blanco del Uruguay.

El 5 de abril zarpó de Buenos Aires la división al mando del capitán de mar y guerra Secundino Gomensoro, con la corbeta «Jequitinhonha» como buque insignia, otras tres corbetas y una cañonera.

El día 10 del mismo mes le siguieron otros dos vapores de la división del vicealmirante Manuel Barroso, y esa misma jornada se comunicó a los cónsules extranjeros, en Buenos Aires y Montevideo, el bloqueo fluvial del Paraguay.

El 30 de abril zarpó el mismo Barroso con el «Amazonas» y otros dos vapores. El avance hacia el norte de las naves brasileñas fue sumamente lento y casi un mes después, el 20 de mayo, llegaban a Bella Vista, en la provincia de Comentes.

Por otra parte, una fuerza argentina, al mando del general Paunero, fuerte de 740 infantes, 120 artilleros con 6 cañones, se embarcó el 24 de abril de 1865 en el vapor argentino de guerra «Pavón», dos mercantes y una goleta a remolque, y llegó el 3 de mayo de 1865 a Bella Vista, donde desde el día anterior se encontraba la división Gomensom. Ante la noticia del avance de las fuerzas paraguayas en número de 16.000 hombres, Paunero se reembarcó y se dirigió al sur, hasta Rincón de Soto, situado en el kilómetro 990 del río Paraná, y unos 25 kiló-

metros río arriba, desde Goya. Allí recibió refuerzos y se reembarcó con cuatro batallones y dos secciones de artillería. El 20 de mayo asumió el mando de la fuerza naval brasileña el vicealmirante Barroso, quien ya contaba con un total de nueve naves con 59 cañones, a los que se agregaban nuestros vapores «Pampero» y «Pavón».

El general Paunero, al no poder detener a las fuerzas muy superiores del enemigo en su avance hacia el sur, resolvió llevar un ataque audaz sobre Corrientes. El jefe naval brasileño se manifestó de acuerdo con la idea y le prometió transportarlo y apoyarlo en el desembarco.

El 25 de mayo de 1865, día simbólico esperado especialmente, las fuerzas argentinas, en sangriento combate, derrotaban a la guarnición paraguaya y ocupaban Corrientes.

Luego del éxito obtenido en su audaz golpe sorpresivo, Paunero vio que no podría sostenerse ante las poderosas fuerzas paraguayas que se encontraban al sur de Corrientes. Por ello, el día 26 comenzó a reembarcar sus hombres en el «Pampero», el «Pavón» y una cañonera brasileña.

El día 27, mientras la escuadra imperial se dirigía hacia Tres Bocas en reconocimiento, las tres naves que transportaban las tropas argentinas zarpaban hacia el sur *y* desembarcaban las fuerzas en Rincón de Soto, primero, y luego, siguiendo más hacia el sur, en Esquina, donde quedaron definitivamente.

El 29 de mayo, en comunicación elevada al ministro de Guerra y Marina, el general Paunero complementó su información sobre la toma y evacuación de Corrientes y destacó los importantes servicios prestados por el vapor «Pavón» al mando del sargento mayor Lino A. Neves (el mismo ex comandante del «Gualeguay») y los del vapor «Pampero», al mando del comandante Silveira.

El exitoso ataque de Paunero en Corrientes tuvo importantes consecuencias. En primer lugar, frenó el avance paraguayo hacia el sur, y puso en peligro sus comunicaciones con Asunción, también amenazada por las naves brasileñas. En segundo término, fue el primer triunío de significación de las fuerzas aliadas, que retempló la moral y calmó la impaciencia de sus ciudadanos. El general Paunero demostró, con la operación, visión, audacia, decisión y competencia.

La escuadra brasileña, por su parte, había estado inactiva, sin impedir ni molestar la evacuación paraguaya. A fines de febrero recién llegó el almirante Tamandaré a Corrientes, demostrando una parsimonia nada acorde con la necesidad de activar la guerra fluvial.

La escuadra brasileña contaba entonces, además de los buques que conocemos, con cuatro poderosos acorazados recientemente incorporados: el «Tamandaré» y el «Barroso», que fueron construidos en Río

de Janeiro; además de 3 ó 4 cañones lisos de "a 68", tenía, cada uno, un cañón rayado de "a 70". El «Bahía» había sido construido en Inglaterra y poseía dos poderosos cañones rayados de "a 150". Finalmente el «Brasil» se construyó en Francia, y además de artillería lisa tenía cuatro cañones rayados de "a 70". El total de la escuadra brasileña concentrada en Corrientes sumaba 112 cañones y 3.510 hombres. Cooperaban también a órdenes de Tamandaré cinco vapores argentinos y dos orientales, que efectuaban misiones de transporte. Las naves argentinas eran: el «Guardia Nacional», «Chacabuco», «Libertad», «Pavón» y el «Buenos Aires».

El ejército paraguayo se hallaba concentrado en Paso de la Patria, pequeña aldea cercana al ángulo donde se unen el Paraná y el Paraguay, con una fuerza de 35.000 soldados atrincherados y con 66 cañones. El teniente coronel Bruguez comandaba la posición del norte, en Humaytá, con una guarnición de 14.000 hombres.

Los aliados concentraron en Corrientes 42.000 soldados con 90 piezas de artillería.

El ancho del Paraná en la zona varía de 2.100 a 3.800 m, y del lado paraguayo sobresalía la fortaleza de Itapirú, situada en la margen derecha del Paraná, el que a unos 3.000 metros se encuentra con el río Paraguay.

Se resolvió en Junta de Guerra Aliada efectuar el cruce del Paraná por Paso de la Patria, previo bombardeo por la escuadra brasileña de las poblaciones paraguayas.

Después de acciones menores, el 21 de mayo comenzó el bombardeo de las posiciones paraguayas. Los enemigos, entretanto, realizaban algunas audaces incursiones con chatas y con nuestro vapor «Gualeguay», que seguía en su poder.

El ataque de la escuadra brasileña fue poco efectivo.

Una fuerza imperial ocupó una pequeña isla frente a Itapirú y la fortificó con 8 cañones y trincheras.

En la noche del 9 al 10 de abril se produjo un fuerte contraataque paraguayo, que fue rechazado después de sangrienta lucha.

Entretanto continuaba la concentración de elementos para el cruce, y a mediados de abril ya se habían reunido nada menos que 293 embarcaciones de todo tipo, desde botes hasta naves mayores. De ellas destaquemos 65 vapores y 48 buques a vela. Esto da una idea de la magnitud de la operación.

El comando aliado dispuso el desembarco de un cuerpo de vanguardia al mando del mariscal Osorio, compuesto de 10.000 brasileños y 7.000 argentinos y orientales. Tomaría tierra, no en las cercanías de

Itapirú, sino en la margen izquierda del Paraguay, a media legua de su desembocadura en el Paraná.

El 15 de abril de 1866 empezaron a embarcarse los brasileños al mando de Osorio, zarpando en la mañana del 16. Amagaron desembarcar cerca de Itapirú y luego, a toda marcha, se dirigieron hacia el río Paraguay y desembarcaron en el sitio antedicho, comenzando a hacerlo a las nueve de la mañana.

El segundo escalón, al mando de los generales Paunero y Flores, se componía de argentinos y uruguayos. Estos últimos, que sumaban dos batallones, se embarcaron en dos transportes brasileños. Los argentinos lo hicieron en los vapores «Guardia Nacional», «Chacabuco», «Libertad», «Pavón» y «Buenos Aires».

El tiempo no acompañaba a la operación, pues se desató un temporal, con copiosa lluvia, que convirtió en lodazal a toda la zona. Los vapores que llevaban a nuestras tropas llegaron al sitio del desembarco al atardecer y allí permanecieron esa noche por la inclemencia del tiempo. Al día siguiente se continuó el desembarco.

Los brasileños, desembarcados en primer término, luego de rechazar un ataque de 3.000 paraguayos, continuaron avanzando.

La escuadra imperial penetró por su parte en el canal de Paso de la Patria y bombardeó Itapirú, que López ordenó evacuar. El 18 desembarcó el general Mitre y ya el 19 de abril las tropas de López se retiraron al norte del Estero Bellaco, abandonando Paso de la Patria.

Entretanto continuaba el pasaje del resto de las tropas, cooperando en esta magna empresa los vapores argentinos.

El 21 de abril la operación de desembarco había finalizado y toda la tropa aliada estaba en territorio paraguayo.

La Marina siguió con sus escasas unidades sirviendo en el transporte de tropas, pertrechos y heridos hasta el final del sangriento conflicto.

En la campaña del Desierto, el Ejército y la Armada cooperaron no sólo circunstancialmente, sino en ocasiones siguiendo verdaderos planes de coordinación y complementación de esfuerzos.

En 1833, durante la campaña de Rosas, mientras las tropas del general Pacheco sableaban a las indiadas, desperdigadas en la pampa bonaerense, el piloto italiano Nicolás Descalzi, con una goleta llamada «Encarnación», remontaba el río Negro «a la zirga», es decir, arrastrando la nave con cabos desde la orilla hasta más allá de Choele Choel.

En 1868 y 1872 los comandantes Ceferino Ramírez y Martín Guerrico, llevan a cabo exploraciones del río Negro y ocupan Choele Choel.

Despiertan con ello las iras de Calfucurá, que lanza su último y fracasado gran ataque de malones.

La gloriosa expedición del general Roca, que incorporó inmensas extensiones, permitió su explotación agrícolo ganadera y procuró terrenos fértiles a los inmigrantes, siendo incorporada con nuevas excursiones de Martín Guerrico en el río Negro. En el vaporcito «Triunfo», con botes y marinos ocupó Choele Choel, un día antes de la llegada de las tropas del ejército a las márgenes del río Negro. Ese día, 25 de Mayo de 1879, militares del ejército de Roca y marinos atronaban con hurras imponentes el fin de una parte importante de la campaña.

Guerrico extiende luego sus exploraciones, cauce arriba del Negro y llega al Neuquén, donde sufre ataques y bajas por parte de los indios.

En la Campaña de los Andes, de los años 1881 y 1883, se sometió a las últimas indiadas en Neuquén. El comandante Erasmo Obligado remontó el río, cooperando con las tropas del general Villegas. El teniente Eduardo O'Connor en 1883 consiguió por primera vez en una embarcación a remos, la «Modesta Victoria», llegar navegando hasta el lago Nahuel Huapi.

En la conquista y colonización de la Patagonia, ya en la época colonial, en Malvinas, San Julián, Deseado y Carmen de Patagones, los militares de tierra y los marinos habían unido sus esfuerzos para establecer poblaciones, que sólo se consolidaron en el caso del Carmen.

En nuestro período independiente, al lado de la acción ciclópea y solitaria de Piedra Buena, siguen luego el capitán de fragata Moyano, el coronel Fontana, Roa Bastos, etc.

Todos ellos, marinos y militares, más la acción de los misioneros salesianos, consolidaron la civilización y afirmaron los derechos argentinos en esa verdadera reserva de la riqueza nacional.

Desde principios de 1870 se produjo en la provincia de Entre Ríos el grave conflicto de la sublevación de Ricardo López Jordán, que siguió al asesinato del general Urquiza. El caudillo dio mucho que hacer a las fuerzas del orden; todavía seguía la guerra con el Paragviay, pero López no representaba ya un peligro y huía permanentemente a través de la selva paraguaya con los restos de su pueblo.

Ricardo López Jordán se sublevó por primera vez en abril de 1870, y fue batido, primero en Santa Rosa y luego, el 21 de enero de 1871, en el combate de Ñaembé, y buscó refugio en el Brasil. En mayo de 1873 volvió a estallar la furia jordanista y en Don Gonzalo se apagó en febrero de 1874. Posteriormente, en 1876, hubo pequeños intentos, que no llegaron a tener mayor trascendencia.

En todas estas acciones originadas por la ambición del caudillo entrerriano y su latente afán que más que federalista era separatista,

la armada nacional tomó parte activa tratando de imponer el orden, bloqueando virtualmente la provincia por los ríos Uruguay y Paraná, y evitando con ello que llegaran armas para los rebeldes desde el exterior o de otras provincias. También transportó tropas e intervino en algunas acciones guerreras de poco volumen.

En las revoluciones de 1874, 1880, 1890 y 1893, la Marina intervino, contra o en apoyo del gobierno, cooperando con las fuerzas rebeldes o leales del Ejército.

En el movimiento subversivo de 1919, de tendencia extremista, la Marina y el Ejército cooperaron para sofocarlo.

Finalmente, han cooperado últimamente en la revolución de 1955 y en la afirmación de nuestra soberanía en la Antártida.

Entre las circunstancias que facilitaron un mayor entendimiento de las dos fuerzas armadas, figuran la aptitud que muchos militares o marinos tuvieron para desempeñarse con gran capacidad en ambas fuerzas.

Entre los originariamente o principalmente marinos que cooperaron con el Ejército por largas temporadas, o en importantes acciones citaremos:

1. *Manuel Blanco Encalada:* marino de la Real Armada Española, nacido en Buenos Aires. Vicealmirante chileno, sirvió como jefe en la artillería del Ejército de los Andes.

2. *Hipólito Bouchard:* nuestro célebre corsario, fue teniente de los Granaderos de San Martín y en el combate de San Lorenzo arrebató la bandera con su vida, al español que la enarbolaba.

3. *Coronel Juan Bautista Azopardo:* fue capitán urbano de Artillería y comandante de una batería en Olivos, para la segunda invasión inglesa.

4. *General Matías Irigoyen* (1781-1839): marino de la Real Armada, varias veces comandante general de nuestra Marina. Tomó parte como coronel de Artillería en el sitio de Montevideo. Creó el Estado Mayor del Ejercito, en el período de 1817-1819, en que fue secretario de Guerra con retención del cargo de comandante general de Marina.

5. *Capitán Lorenzo José Morlote:* natural de Italia. Comandante de una cañonera en 1811, capitán 2° del Puerto de Buenos Aires en 1812. Se incorporó luego al Ejército del Alto Perú y murió en Sipe-Sipe, el 29 de noviembre de 1815.

6. *Comodoro Martín Rivadavia:* ingresó al Colegio Militar como cadete de artillería en 1866. Recién se incorporó a la Marina en 1869. En 1870 pidió la baja y como oficial de tierra, combatió en la revolución uruguaya del general Timoteo Aparicio. En 1873 se reincorporó a la Armada, definitivamente.

7. *Coronel Juan Bautista Thorne:* prestó servicios alternativamente en la Marina y en el Ejército como jefe de Artillería.

8. *Teniente general Francisco Xavier de Viana* (1764-1820): teniente de navío en la Expedición Malaspina. Capitán de fragata de la Real Armada. Pasó al Ejército luego de agravarse su salud, en su desempeño como gobernador de Malvinas de 1798 a 1800. En 1811 se incorporó a la Revolución de Mayo, y pasó a servir en el Estado Mayor del Ejército como coronel de Artillería. Intervino en la batalla del Cerrito. Fue gobernador de Córdoba. En 1814 alcanzó el grado de brigadier general y el cargo de secretario de Guerra en el Directorio de Posadas.

9. *Mayor Martín de Warnes:* Oficial de la Real Armada, nacido en Buenos Aires, fue capitán de Artillería en el Ejército de San Martín, combatiendo en Chacabuco. En la Marina llegó a sargento mayor.

10. *General José Matías Zapiola* (1780-1874): Oficial de la Real Armada. Oficial de Granaderos. Héroe de la Campaña Libertadora de San Martin, donde alcanzó el grado de coronel mayor. Varias veces comandante general de Marina, llegó a brigadier general.

A su vez, numerosos oficiales del Ejército, transitoria o permanentemente, prestaron servicios en la Armada:

1. *Teniente coronel Laureano Anzoátegui* (1772-1874): oficial de artillería, embarcado en la «Heroína», de Jewett, participó en la toma de posesión de las islas Malvinas el 6 de noviembre de 1820. Intervino en muchas acciones como oficial de tierra, especialmente en el combate de Obligado.

2. *General Gervasio Espinosa:* intervino en la toma de Martín García, el 15 de marzo de 1814.

3. *Coronel Ramón L. Falcon:* embarcó en la «Uruguay» y fue comandante de la Compañía de Aspirantes de la Escuela Naval Militar. Participó en la expedición Py y en la expedición del Río Negro, con Guerrico. Revistó en la Marina hasta 1891. Senador, diputado y jefe de Policía, asesinado por un anarquista en 1909.

4. *Coronel Pedro Antonio Orona,* a quien nos hemos referido al mencionar el ataque y toma de Martín García.

5. *Capitán José María Piris:* En 1809 subteniente de Húsares. Intervino en la batalla del Cerrito, en 1811, y como teniente 2° en el sitio de Montevideo. Teniente 1° del Regimiento de Granaderos de Infantería, hasta 1817. Se incorporó como jefe de la tropa embarcada en el corsario «La Argentina» de Bouchard, teniendo gran actuación en el periplo heroico de la citada nave.

6. *General de brigada Manuel Biedma* (1826-1901): En 1854, cirujano en la corbeta «25 de Mayo». Campaña de Pavón. Guerra del Pa-



"Brigadier general José José Matías Zapiola, 1780–1874." óleo de Emilio Centurión.

raguay. En 1886, cirujano mayor de la Armada. En 1891 general de brigada.

7. *Coronel Félix Bogado* —paraguayo— (1777-1829): era marinero paraguayo y llegó a coronel de Granaderos. En 1826 regresó con los restos del Regimiento (sólo siete eran del Regimiento que inició la Campaña de los Andes). Campaña contra los indios.

8. *General Leopoldo Nelson* (1836-1890): ingresó a la Marina, prestó servicios en varios buques; en 1852 era teniente en la «Maipú», luego pasó al Ejército y combatió contra los indios y en la Guerra del Paraguay. Ascendió a general en 1882.

9. *Coronel Antonio Sussini:* nació en Italia en 1819. Falleció en 1890. Comandante de la Legión Italiana en 1851. Comandante de la Escuadra de Buenos Aires en 1859. La mayor parte de su carrera la hizo en el Ejército. En 1859, comandante de Martín García. Actuó en la guerra del Paraguay como coronel graduado del Ejército. Efectividad de coronel, 1866.

Hemos dejado para el comentario final, dada su importancia, la participación de la Armada en la genial campaña libertadora de San

Martin. Digamos, antes que nada, que pocos hombres que no fueran marinos comprendieron, como San Martín, la importancia del Poder Naval.

Adelantándose a su época y a concepciones modernas expuestas claramente sólo muchos años después por el almirante Mahan, el genio de San Martín comprendió que para el traslado al Perú de sus tropas de Chile por mar, debía primero obtener el dominio del Pacífico.

En realidad San Martín tenía una buena experiencia de lo que era el poder naval, y desde muy joven lo había experimentado.

Nos referiremos brevemente a la actuación de San Martín en la fragata «Santa Dorotea», de la Real Armada Española.

Todas las aventuras y peripecias de ese prolongado embarque de San Martín, están detalladas en documentos que se encuentran en el Viso del Marqués, en el Archivo de la Marina, que es el antiguo castillo de D. Alvaro de Bazán, en la Mancha, la tierra de Don Quijote, 233 km al sur mismo de Madrid.

Allí tuve el privilegio de trabajar, con la venia de su eminente Director el contraalmirante D. Julio Guillén y Tato, que me permitió copiar todos los documentos que sobre el tema había reunido y que comentara en un trabajo de próxima aparición. Parte ha sido adelantado en *San Martín y el mar*, obra editada en 1962 por la Secretaría de Estado de Marina.

San Martín estuvo embarcado en la fragata «Santa Dorotea» por lo menos desde el 23 de junio de 1797 hasta el 14 de julio de 1798, es decir, por un año y 23 días. Durante ese embarco cumplió 20 años y era 2° teniente del Regimiento de Murcia, al mando de la tropa embarcada, que era un centenar de hombres.

La «Santa Dorotea» era componente de una división con tres fragatas más, siendo las cuatro similares, que estaba al mando del capitán de navío D. Félix O'Neylle. Comandante de su nave era el capitán de fragata D. Manuel Guerrero y Serón y la nave tenía una plana mayor de 7 oficiales de guerra, 7 oficiales mayores, 1 guardiamarina y el gran total, con marineros y tropa embarcada, era de 315 hombres.

¿Cómo era la nave en que San Martín vivió más de un año? Era una fragata de 26 cañones de "a 12", 8 de "a 6", 8 obuses de "a 32" y 12 obuses de "a 3". Su eslora máxima era de 45 metros y 13,70 metros de manga.

San Martín embarcó después de mediados de jimio de 1797 (posiblemente el 23), y a su cargo estaba la tropa embarcada.

Durante el resto de 1797 la «Santa Dorotea» navegó constantemente, llevando caudales a las Baleares, o efectuando comisiones entre diversos puertos del Mediterráneo.

En una de esas navegaciones tocaron Argel y el 28 de julio la división de fragatas avistó tres embarcaciones que huían, logrando la «Santa Dorotea» capturar un jabeque corsario armado de 12 cañones y tripulado por 70 hombres.

España estaba en guerra con Inglaterra y en todas estas navegaciones se corría el riesgo de toparse con fuerzas enemigas. Es así que el 27 de diciembre la «Santa Dorotea» entró a Almería, perseguida por un navío, una fragata y un bergantín inglés, que no pudieron darle caza, gracias a un furioso temporal.

Durante 1797 continuaron los viajes en forma continuada.

Así el 25 de febrero, día en que San Martín cumplió 20 años, zarparon de Cartagena, que era la base apostadero, para Alicante.

El 17 de mayo las cuatro fragatas llegaron a Toulon, en busca de una partida de pólvora francesa.

Allí estaba, lista a zarpar, la expedición a Egipto con Napoleón a bordo.

Como antes de entrar a puerto soplaron vientos contrarios, Napoleón tuvo la gentileza de enviarle a O'Neylle un bergantín, invitándolo a desembarcar. Al tomar puerto, el jefe de la división, acompañado de sus oficiales, se dirigió al navío «Oriente» y saludó a Bonaparte. Es en esa ocasión que San Martín muy probablemente conoció al Gran Corso. De todos modos tuvo ocasión de ver su poderosa flota de 15 navios,
12 fragatas y naves menores y 100 velas para transportar los 20.000 hombres de la expedición.

Fue éste su primer contacto, como lo señala Guillén, con la Francia Republicana en pleno vigor de sus ideas revolucionarias o también la oportunidad de conocer de cerca a uno de los genios más grandes de la guerra.

Al regresar de esta comisión, la división apresó otra embarcación corsaria.

El 8 de julio zarpaban nuevamente llevando caudales a Argel, donde llegaron el 13 de ese mes. Regresaban las cuatro naves de esta comisión cuando el 15 de julio, a 9.00 horas, se avistó una vela. Las fragatas se acercaron a reconocerla y en ese momento la «Santa Dorotea» tuvo el infortunio de sufrir la rotura del mastelero de velacho y del juanete del mayor, quedando disminuida su velocidad y capacidad de maniobra.

La nave desconocida resultó un poderosísimo enemigo: era el navío inglés «Lion», de 64 cañones, 6 carronadas de "a 32" y 2 barrefosos de "a 24".

El capitán O'Neylle intentó defender a la averiada «Santa Dorotea» con sus tres fragatas en condiciones, pero todo fue en vano: el adver-

sario resultó demasiado fuerte y volcó todo su poderío sobre la fragata averiada, causándole graves daños. Finalmente O'Neylle, con bajas y averías, abandonó la acción y se retiró, quedando sola, en bizarra defensa, la «Santa Dorotea».

Desde las 11.30 hasta pasadas las 13.30 duró el desigual encuentro y cuando la nave española tenía sólo cinco cañones en uso, viendo lo inútil de la defensa, se rindió.

El comandante inglés, en parte que elevó a las autoridades españolas, hace notar la heroica defensa de la nave española, para la que tiene cálidos elogios.

Así pasó un año completo el 2° teniente San Martín, navegando continuamente, a la caza de corsarios, a dos de los cuales capturó su nave, sintiendo el superior poderío inglés en el Mediterráneo, tomando contacto con la poderosa expedición naval y militar a Egipto y asistiendo a un heroico combate adverso. Todo ello dejó enseñanzas provechosas en su despierto genio militar.

Esas concepciones y sus estudios militares, la visión *in sittu* de la guerra entre los imperios napoleónico e inglés, las enseñanzas de Aboukir, donde se perdiera esa flota a Egipto que él vio partir, las enseñanzas de la gran batalla naval de su tiempo, Trafalgar, que tanto habrá oído comentar durante su estadía de guarnición en Cádiz, formaron en él clara idea de la necesidad del poder naval y del dominio del mar para vastas operaciones anfibias.

Ya en 1814, San Martín tenía esbozado lo principal de su plan magnífico: a Chile a través de los Andes y por mar a Lima.

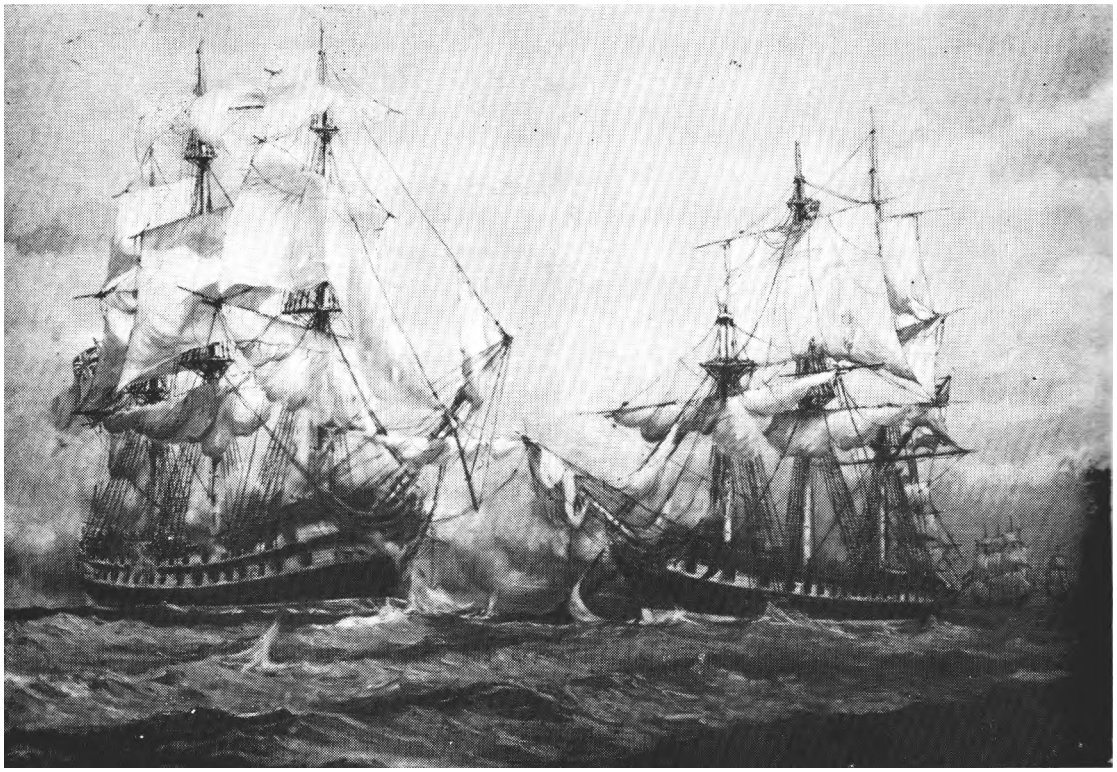
También él fue uno de los primeros en comprender la importancia de la batalla naval de Montevideo, en que Brown derrotó a la escuadrilla española.

En carta a Guido le decía: "El triunfo sobre la escuadrilla realista es lo más grande que ha hecho hasta el presente la revolución americana". Lo más grande en el futuro lo haría él, en gran parte.

Sólo un genio militar completo podía tener, a la distancia, una comprensión exacta de algo que muchos no habían percibido desde Buenos Aires.

Pero hay hechos muy importantes que podemos agregar sobre cooperación de la Marina en la gesta sanmartiniana:

A fines de 1815 el coronel de Marina D. Guillermo Brown inició su corso heroico al Pacífico. Lo hacía con la gloriosa fragata «Hércules», vencedora de Montevideo, con el bergantín «Trinidad» y con la compañía de la corbeta «Halcón» de Bouchard. Otra nave, tripulada por



"Combate del navío inglés «Lion» con la fragata «Santa Dorotea»." Óleo de Emilio Biggeri.

chilenos, «La Constitución», se perdió para siempre en el cabo de Hornos.

Durante el año 1816, Brown y sus naves dominaron el Pacífico; tomaron valiosas presas, como las fragatas «Gobernadora» y «Consecuencia»; atacaron repetidamente, en rasgo de gran audacia, la fortaleza de El Callao con sus cientos de cañones y bloquearon sus puertos por varios días; llevaron un ataque a fondo sobre Guayaquil, que no terminó con la entrega de la ciudad por una imprevista varadura del bergantín «Trinidad» y, finalmente, llegaron con su acción guerrera hasta las costas de Nueva Granada, la actual Colombia.

En todo su viaje llevaron a la costa del Pacífico el soplo revolucionario y despertaron y alentaron las aspiraciones de los patriotas. En Guayaquil, Brown, tomado prisionero, es luego libertado bajo rescate, pero también porque su presencia había causado gran efecto en la población y esparcido ideas revolucionarias peligrosas para las autoridades españolas. Con él renació el dormido espíritu revolucionario ecuatoriano.

Esta expedición fue una clarinada, anunciadora de la próxima gesta

sanmartiniana. Ella preparó el terreno fértil para la acción de San Martín.

¿Pero estuvo destinada a ese fin? ¿O sólo fue una precursora casual e independiente?

Podemos contestar rotundamente que la expedición de Brown al Pacífico, bien que corsaria y particular, estuvo coordinada con la gesta libertadora y aunque el hecho de la participación de una nave chilena y cierta expedición de Brown lo dejaban traslucir, hoy puedo presentar una prueba irrefutable.

Entre los interesantes documentos que tuve el privilegio de investigar en el Museo Naval de Madrid, encontré el manuscrito 1418, de la colección Guillén, que contiene correspondencia interceptada por las autoridades españolas del almirante Brown al señor presidente General de las Provincias Unidas de Nueva Granada, de fecha 23 de abril de 1816.

Dicha correspondencia tiene una relación de todas las aventuras del crucero corsario y magníficos conceptos sobre la libertad americana y en una P.D. copiada por los españoles dice: "Uno de mis principales objetivos había sido tomar posesión de uno de los puertos de Chile pª sostener la expedición qᵉ intentaban hacer los patriotas; pero viendo el retardo qᵉ debía sufrir dicha expedición, mudé de dictamen pareciéndome le haría más servicio cortándole a los realistas los recursos de Lima. Efectivamente, he sabido después qᵉ otra expedición aún no había pasado la cordillera. Fecha ut supra = *Brotan.*

Exmo. Sor Presidente General de las Provincias Unidas
de la Nueva Granada.

Es copia: *Rafael Santibáñez."*

Ésta es una prueba irrefutable de que el almirante Brown coordinaría su acción con la gesta máxima y de todo el documento se desprende un concepto, igual que el Sanmartiniano, de libertad y de revolución americana total.

En 1815 y en 1819, cuando la expedición Murillo primero y la gran expedición española, que se diluiría con la revolución de Riego, amenazaron a Buenos Aires, San Martín comprendió el peligro y recaudó fondos y arbitró medidas para cooperar. Ha quedado demostrado por Alfredo Gargaro que las joyas de las damas mendocinas no fueron para el Ejército de los Andes, sino para armar una flota que, puesta al mando sin duda de Brown, defendiera a Buenos Aires.

No hablaremos de la constitución de la flota chilena, en que San Martín fue nervio, impulsor y motor; baste decir que esa escuadra fue pronto dueña del Pacífico y que se componía de dos navios: «San Martín» y «O'Higgins», una fragata, dos corbetas, tres bergantines y una

goleta de guerra; 9 en total y de 41 naves de transporte. De estas últimas, 15 transportaron al Ejército Libertador.

De la nada, su energía creó este poder naval, dueño del dominio del Pacífico.

En esa escuadra figuraban naves argentinas como la gloriosa fragata «La Argentina», de Bouchard, la «Santa Rosa» y el bergantín «Intrépido». En esa escuadra también figuraron Blanco Encalada, almirante chileno pero nacido en Buenos Aires, que había sido uno de los jefes de la artillería patriota en el Ejército de los Andes; estaba el inmortal Espora, que alcanzaría en ella el grado de capitán de corbeta, y figuraba Bouchard, el teniente de Granaderos que en la gloriosa carga de San Lorenzo arrebató la bandera española junto con la vida del abanderado.

San Martín hizo justo mérito a la acción de la escuadra, y toda su vida se sintió atraído por lo marinero o por la profesión naval: fue pintor de marinas, su biblioteca tenía un gran porcentaje de libros náuticos y en Boulogne Sur Mer, en su nostálgica estancia de exiliado, tenía varios cuadros del combate de Aboukir. Allí estaba el fin de esa escuadra que en plena juventud él vio partir y que abatió el poder naval inglés y el genio de Nelson.

Creemos, finalmente, haber demostrado que la experiencia histórica señala la importancia de la unidad de acción de las fuerzas armadas. Ellas han sido columna vertebral del desarrollo histórico de la patria; cuando se dividieron, como en 1820, y después de la guerra del Brasil, cuando se quebró su unidad, sucedieron largos años de caos y anarquía.

Esas experiencias históricas deben ser meditadas, para enfrentar los problemas de la patria y en el futuro inmediato para los desafíos tremendos que requerirán toda nuestra vocación y patriotismo: la lucha contra los extremismos y la afirmación de soberanía en la Antártida. Ya en ese aspecto se ha hecho historia con la cooperación para el Ejército y la Armada de la joven y pujante Aeronáutica Nacional, que se incorpora brillantemente a este tema histórico de las acciones conjuntas y de la unidad.

En los momentos más graves, esos hechos históricos y la acción ejemplar de héroes como San Martín y Brown, nos darán el aliento y la inspiración para luchar sin desmayos.

Esa unidad, cimentada a través de tanta gloria, sellada con sangre y hecha carne y uña, es el orgullo de las fuerzas armadas, porque ella es de tradición heroica, fue la base de nuestro glorioso pasado y constituye una de las claves de la grandeza argentina del futuro.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA UTILIZADA

1) **JUAN BEVERINA,** *Las invasiones inglesas,* en *Historia de la Nación Argentina,* por **RICARDO LEVENE,** vol. IV, 2ª parte, capítulo II. Buenos Aires, 1940.

2) **JOSÉ ANTONIO PILLADO,** *Buenos Aires colonial: edificios y costumbres,* en *Estudios históricos*. Editorial Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1910.

3) **CARLOS ROBERTS,** Teniente Coronel de Reserva, *Las invasiones inglesas en el Río de la Plata.* Buenos Aires, 1938.

4) **JACINTO R. YABEN,** *Biografías argentinas y sudamericanas.* Editorial Metrópolis: 5 tomos. Buenos Aires, 1938-1940.

5) **V. MARIO QUARIARUOLO Y LAURIO H. DESTÉFANI,** *Campaña naval de 1814 contra la escuadra realista de Montevideo.* Comisión de Homenaje al 150° Aniversario de la Campaña Naval de 1814, Buenos Aires, 1964.

6) **ÁNJEL J. CARRANZA,** *Campañas navales de la República Argentina, Cuadros históricos*. 2ª edición, 4 volúmenes. Secretaría de Estado de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales. Buenos Aires, 1962.

7) **TEODORO CAILLET-BOIS,** *Historia naval argentina.* 2ª edición. Editorial Emecé, Buenos Aires, 1944.

8) **COMISIÓN NACIONAL DE HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN,** *Memorias del almirante Guillermo Brown.* Buenos Aires, 1957.

9) **COMISIÓN NACIONAL DE HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN,** *Documentes del almirante Brown.* 2 tomos. Buenos Aires. 1958.

10) **SECRETARÍA DE ESTADO DE MARINA, DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES,** *"San Martín y el mar". Estudios y conferencias.* Buenos Aires, 1962.

11) **LAURIO H. DESTÉFANI Y V. MARIO QUARTARUOLO,** *Comodoro Clodomiro Urtubey.* Comisión de Homenaje al Comodoro Urtubey.

12) **SECRETARÍA DE ESTADO DE MARINA, DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES,** *Sarmiento y la Marina de Guerra. Escritos y conferencias.* Buenos Aires, 1963.

13) **CAPITÁN DE FRAGATA HÉCTOR R. RATTO,** *Almirante Guillermo Brown.* Reedición del Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1961.

14) **CAPITÁN DE FRAGATA HÉCTOR R. RATTO,** *Capitán de navio Hipólito Bouchard.* Reedición del Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1961.

15) **RICARDO PICCIRILLI** Y **LEONCIO GIANELLO,** *Biografías navales.* Departamento de Estudios Históricos Navales. Buenos Aires, 1963.

16) **LAURIO H. DESTÉFANI,** *Influencia de la Armada Española en nuestro desarrollo naval.* Artículo del Boletín del Centro Naval. Buenos Aires, abril-junio de 1963.

17) **PICCIRILLI, ROMAY Y GIANELLO,** *Diccionario histórico argentino.* 6 tomos. Buenos Aires, 1933-35.

18) **DIECO A. DE SANTILLÁN,** *Gran enciclopedia argentina.* Buenos Aires, 1956-1963.

19) **HÉCTOR R. RATTO,** *Historia de Brown.* 2 tomos. Librería La Facultad, Buenos Aires, 1939.

20) **LAURIO** H. **DESTÉFANI,** *El corso en nuestro desarrollo histórico* (trabajo inédito).

21) **FLORENCIO DF.L MÁRMOL,** *Noticias y documentos sobre la revolución de setiembre de 1874.*. Buenos Aires, 1876.

22) **HÉCTOR R. RATTO,** *Historia de la enseñanza naval en la Argentina.* Sociedad de Historia Argentina. Buenos Aires, 1944.

23) **HÉCTOR R. RATTO,** *Hombres de mar en la historia argentina.* Ed. Tomás Palumbo. Buenos Aires, 1941.

24) **AUGUSTO G. RODRÍGUEZ**, *Guerra del Paraguay.* Cap. II de *Historia argentina con temporánea*, *1862-1930,* vol. I. Librería El Ateneo, Buenos Aires, 1963.

25) **TENIENTE CORONEL JUAN BEVERINA**, *La guerra del Paraguay.* Biblioteca del Círculo Militar. Tomos II y III. Buenos Aires.

26) **JORGE THOMPSON,** *La guerra del Paraguay. 2* tomos. Buenos Aires, 1910.

27) **RODOLFO CORSELLI**, *La guerra americana della Tríplice Allianza contro il Paraguay.* Módena, Italia, 1938.

28) **LAURIO H. DESTÉFANI**, *Pedro Orona, héroe de Martin García*.. Revista del Círculo Militar.

29) **JOSÉ J. BIEDMA**, *Crónica del río Negro.* Buenos Aires, 1905.

30) **BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL**, publicación de *Homenaje a Piedra Buena en el centenario de su nacimiento.* Buenos Aires, 1933.

Además, documentos del Archivo de la Marina Española del Viso del Marqués —Ciudad Real—, del Museo Naval de Madrid, del Archivo de la Nación y del Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales.

Pasado, Presente... y Futuro del Mar

Por el Capitán de Corbeta HÉCTOR BONZO

"No buscamos una cosa porque tengamos alguna razón para quererla; sino que cuando queremos una cosa, buscamos la razón." - (ANÓNIMO)

El esplendor, magnificencia y significación de hechos increíbles, que identifican la actual era, conmueven las más fuertes convicciones y plantean nuevos e inconmensurables problemas, que obligan al hombre a redimensionar su futuro. Uno de los factores determinantes de esa evolución debería ser el mar y, ante ello, cabe preguntarnos: ¿En qué grado influirá su existencia en la promoción y posibilidades de progresos importantes para beneficio de la humanidad? ¿Predominará el recuerdo de una gloria pasada o la visión de un futuro esplendor? Como las predicciones aventuradas malgastan la mente e inducen a error, trataremos de crearnos la imagen del "futuro del mar", partiendo de un pasado aleccionador y un presente concreto, para que luego, juiciosamente, podamos hacer una evaluación, despojados de toda tentadora influencia emotiva.

Pasado del mar

El hombre vivió primitivamente en el medio firme y seguro del planeta, soslayando la existencia de los mares, por temor a trágicas aventuras y por encontrar en el ámbito terrestre la satisfacción de sus necesidades primarias.

Navegó luego los ríos interiores, descubriendo una nueva dimensión para su tranquila vida pastoril.

Y así, impulsado por cada vez más razones poderosas, expandió sus tímidos caminos de agua hacia los mares cerrados y luego a los océanos profundos.

Las características de la vida marina fueron creando, en los pueblos que la practicaron, un *habitat* particular, netamente diferenciado del que tenían aquellos limitados al ámbito continental. Esa diferencia se mantuvo casi hasta nuestros días, a pesar de las progresivas transmutaciones de hombres y cosas.

Si intentáramos escribir las razones que movieron al hombre a utilizar *el mar*, podríamos temerariamente hacer una relación cronológica de motivaciones acumulativas, que resultaría así:

Alimentación por mecíio de la pesca y la sal.	(año 2500 a.C.)
Caminos más cortos y seguros.	(año 2500 a.C.)
Facilidad de transporte.	(año 1500 a.C.)
Espíritu de tráfico.	(año 1500 a.C.)
Afán de conocimiento de tierras cercanas.	(año 1100 a.C.)
Intercambio de cultura.	(año 650 a.C.)
Defensa del propio territorio costero.	(año 600 a.C.)
Hegemonía marítima cercana.	(año 500 a.C.)
Dominación de otros pueblos cercanos.	(año 300 a.C.)
Emigración a otras tierras.	(año 900)
Espíritu de aventuras.	(año 950)
Posibilidad de descubrimientos ultramarinos.	(año 980)
Afán de conquista de otras tierras.	(año 1300)
Piratería.	(año 1500)
Posesión de zonas de ultramar.	(año 1500)
Extracción de animales marinos en escala comercial,	(año 1600)
Transporte de personas y carga.	(año 1750)
Alimentación por vegetales marinos.	
Explotación de la plataforma submarina.	
Deporte y recreación.	
Investigación en superficie y subsuperficie.	
Producción de energía.	(año 1850)
Investigación de fondos oceánicos.	
Experimentación de técnicas propias y extrañas.	
Influencia política por sola presencia.	

Vemos así, que el hombre buscó y encontró en el mar, en sucesivos y repetidos ciclos históricos, la satisfacción de su:

Alimentación
Propia seguridad
Bienestar material
Bienestar espiritual

Las exteriorizaciones humanas que cumplimentaron esos ciclos tuvieron distintas gradaciones, por imperio de hombres y circunstancias, por lo que las satisfacciones de aquellas necesidades sufrieron altibajos con, eso sí, una atenuación de sus picos máximos y mínimos, a medida que se progresaba en el total conocimiento del mar. Este fue entregando al hombre, todo lo que le fue pidiendo; las limitaciones y retracciones fueron autoimpuestas.

Una clasificación de lo anterior, nos la podría dar la graficación de lo que damos en llamar "conciencia marítima" de los pueblos, es decir, la comprensión de la importancia que el mar tiene para la supervivencia, bienestar y seguridad del hombre. Tomando como base el auspicio y ejecución de empresas marítimas importantes y el impulso de artes, ciencias y técnicas del mar, que la historia registra durante 60 siglos, podemos imaginar la variación de la "conciencia marítima" que tuvo el hombre durante ese lapso (ver gráfico de página 38).

La observación del gráfico, nos da la sensación de variación positiva de la "conciencia'' hasta nuestros días, como es lógico suponer.

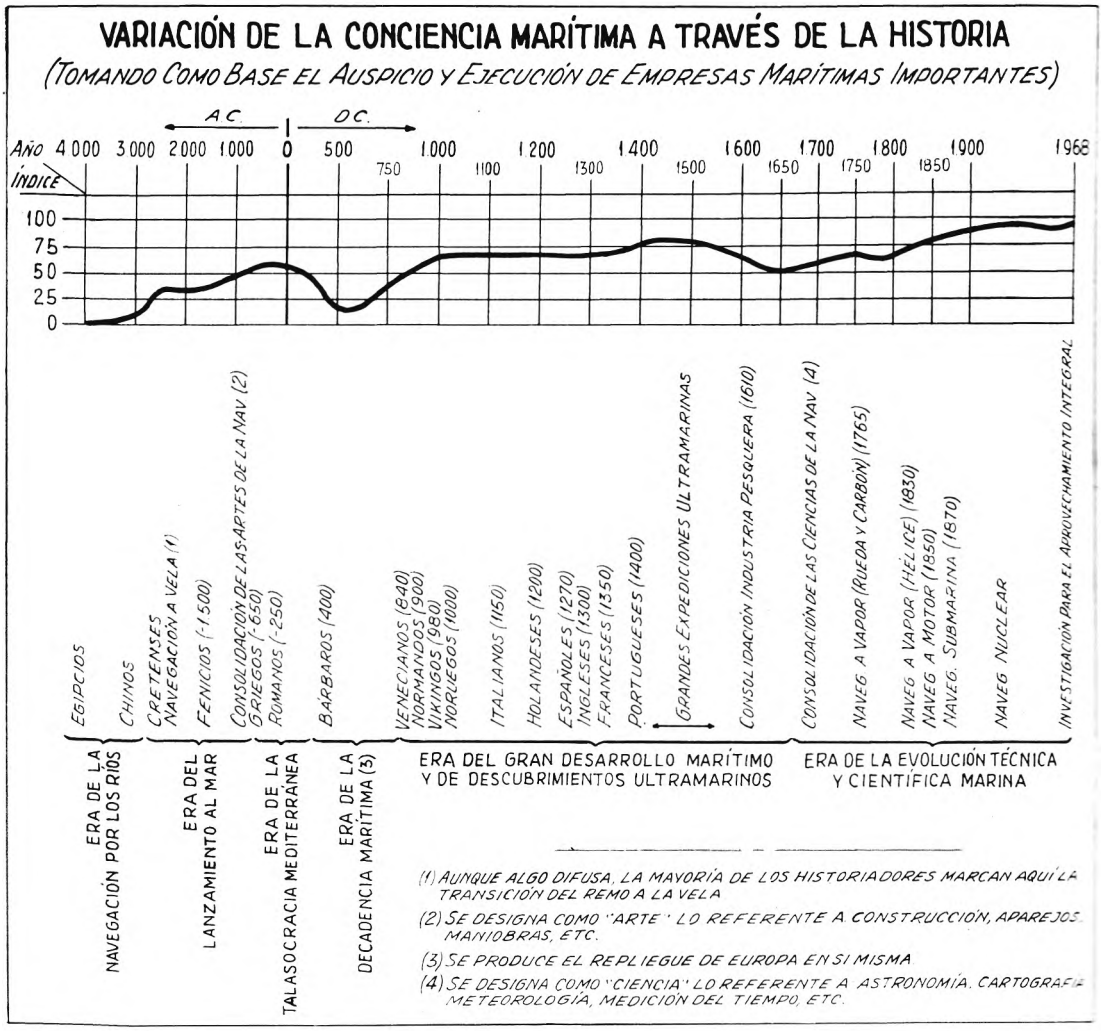
De aquí en más... sería incorrecto pronosticar la evolución, sin haber efectuado una prospección en base a serios datos a la vista.

Presente del mar

Detenida nuestra visión retrospectiva, hacemos una pausa para meditar sobre el presente, pero en función de futuro.

Es así que este presente se caracteriza por un encantamiento hacia los océanos, comparable quizás al que envolvió a los hombres, en la era cumbre de los descubrimientos ultramarinos. La diferencia reside en que los de aquella época descubrieron "por el mar" y los de ésta descubren "en el mar".

Las conocidas influencias de los factores de poder (económico-político y militar) en las políticas de casi todos los países del mundo, llevan hoy a los más evolucionados, a la seria consideración de la masa tridimensional de las aguas oceánicas y sus fondos, como importantísimo elemento determinante de las estrategias nacionales, y además como inevitable alternativa de lo que la tierra niega o limita. La analítica lectura de las noticias periodísticas de las principales agencias noticiosas del mundo, es una de las manifestaciones que nos permiten, fácilmente,



verificar la presencia del mar en los intereses de las naciones. Este tipo de noticias aumentó en los últimos tres años en una proporción aproximada de 5 a 1.

Es un hecho que actualmente asistimos al desarrollo de tres significativas carreras aventuradas, que existen grandes esfuerzos mancomunados para llegar a la meta de sus respectivos caminos: el nuclear, el aeroespacial y el hidroespacial. En ellos, detectamos motivaciones comunes (hegemonía, poder político, comunicaciones, bienestar, etc.) que hacen a la consecución de los propios objetivos nacionales de los Estados. Cada una de estas grandes empresas otorga al hombre un sinnú-

mero de satisfacciones, en mayor o menor grado; pero es casi seguro que será en el camino hidroespacial donde se hallarán los mayores términos de la ecuación, cuyo resultado es el entendimiento, integración y supervivencia de la humanidad [1].

Para avanzar en el camino del mar, como en los otros, se necesitan grandes recursos humanos y de capital, al par que una firme determinación de llegar... Y para ello son necesarios esfuerzos conjuntos, donde intervienen principalmente:

a) *Los grupos interesados:* planteando los requerimientos que satisfagan necesidades prioritarias, contribuyendo a la ejecución en la medida de sus intereses y responsabilidades.

b) *Las industrias:* creando las técnicas de investigación, obtención y producción, como así los medios necesarios para lograr más y mejores resultados.

c) *Los gobiernos:* planificando, coordinando y promoviendo, en forma integral, los intereses nacionales relativos al mar, e incrementando las industrias y organizaciones afines.

Todo ello requiere importantes inversiones estatales y privadas, cuyo reditúo representará beneficios insospechados a la humanidad.

El mar, para muchos sólo expresión de los poetas, ha renunciado hoy a una buena parte de su romanticismo para mostrar a un mundo confundido evidencias de las riquezas y posibilidades que atesora, como desafiándolo a utilizar su ingenio en su real y total aprovechamiento.

Una rápida visión, seguramente incompleta, de su potencialidad, nos ayudará a comprender ese desalío.

Es así que *el mar,* que cubre el 70 % del globo terrestre, con sus *plataformas submarinas* y *fondos oceánicos,* atesora:

1. Un volumen de agua de mar de 1.300 millones de kilómetros cúbicos para ser investigados y aprovechados (las tierras emergidas resultan 100 millones de kilómetros cúbicos).
2. Un fondo oceánico de 354 millones de kilómetros cuadrados para ser investigados y aprovechados (las tierras emergidas resultan 156 millones de kilómetros cuadrados).
3. Inestimable capacidad de alimentación del hombre, mediante animales y vegetales.
4. Los animales de mayor tamaño y más prolíficos del reino (los

[1] Grandes empresas, subsidiarias del proyecto Apolo, han comenzado en 1969 a diversificar sus esfuerzos hacia la oceanografía. La misma NASA encara un proyecto de *Oceanografía desde el espacio,* con la finalidad de desentrañar los secretos del mar en beneficio de la humanidad. (B. C.N., n° 671.)

hay mayores de 30 m, y aquellos que desovan más de 6.000.000 de huevos).

5. Seres vivos, con funciones orgánicas aún no comprendidas totalmente por el hombre (por ejemplo, biofotogénesis).
6. Capacidad de absoluta supervivencia animal, sin la ayuda del hombre.
7. Vegetales, desde los de mayor tamaño del reino, hasta los más pequeños con sus algas microscópicas, eslabón importantísimo del ciclo de la materia viva marina.
8. Una plataforma submarina de 36,5 millones de kilómetros cuadrados que posee, juntamente con el mar que la cubre, las mayores riquezas.
9. Áreas sedimentarias con un contenido de 370 millones de kilómetros cúbicos de sedimentos, con una reserva potencial de petróleo 300 veces mayor que el total consumido hasta la fecha.[2]
10. Energía potencial por corrientes de mareas, que representan más de 1.000 millones de kW.[3]
11. Sales disueltas, de primera necesidad en la vida moderna, en cantidades suficientes para abastecer el consumo mundial por muchos miles de años.[3]
12. Inacabable materia prima para la producción de agua dulce, en momentos que ésta comienza a faltar en la masa continental.
13. Infinita riqueza mineral en los fondos oceánicos, contándose desde los más preciosos hasta los de mayor utilización industrial.[4]
14. Capacidad de regulación del clima de los continentes. (Los mares evaporan anualmente una cantidad de agua capaz de cubrir con 2 m toda la superficie del territorio argentino).[5]
15. Capacidad de disolución de productos químicos de desechos, aguas residuales y residuos radiactivos.
16. Los desniveles más grandes de la corteza terrestre.
17. Volcanes submarinos, en mayor proporción que en las tierras emergidas (entre las últimas erupciones visibles, puede observarse una isla de 170 metros de alto y 3 kilómetros cuadrados de superficie, formada en 1963 en el mar de Irlanda).
18. Capacidad de utilización, como medio, para el transporte de cargas de gran volumen y peso, a un costo incompetible.

[2] CAPURRO-VILA-DELNERI: *Relevamiento económico de la plataforma continental argentina.* 1965.

[3] *Enciclopedia general del mar.* Ed. Garriga.

[4] Informe del Instituto de Estudios Oceanográficos, de la Universidad de Tokio, año 1968.

[5] Davis-Day: *Agua, espejo de la ciencia.* Ed. Eudeba, Buenos Aires.

19. Capacidad de utilización para deporte y recreación.
20. Incomparable aptitud para ser utilizado como medio, en la paz, para ejercer poder político internacional, a la par que permitir el maravilloso uso de la libre transitabilidad en sus aguas abiertas.

Futuro del mar

Este rápido análisis del mar nos sirvió para evaluar su influencia en la evolución de la humanidad y, a su vez, la variación de la importancia que el hombre le fue dando a los bienes potenciales que en el mar descubría.

Nos vemos ahora en la necesidad de efectuar la prospección del mar, como respuesta a los interrogantes que nos planteamos al comienzo, y como conclusión a la característica trilogía de: pasado, presente y futuro.

Para ello, nos valemos de informes positivos y hechos concretos que muestran al mundo organizaciones, estatales y privadas, de las naciones más avanzadas en la investigación oceánica y utilización del mar.

Y así apreciaremos, con la seguridad que nos ofrecen investigadores y planificadores de jerarquía internacional, lo que de aquí a 30 años se hará en y por el mar.

Extraemos, a nuestro juicio, las más importantes sentencias que nos ubicarán objetivamente en la posición de realizar nuestra propia "apreciación de la situación".

Alimentación humana

Hace muy poco, el director del Instituto de Tecnología de Alimentos de la Universidad de Karlsruhe expresó "...el grave y creciente problema de la desnutrición padecida por muchos países, tendrá solución satisfactoria, incrementando la explotación de la riqueza biológica del mar. .".

Aunque actualmente los océanos contribuyen a la alimentación humana con un escaso 2 %, hay países donde los peces y mariscos proveen más del 50 % de las proteínas de origen animal que consume la población, y la demanda supera a la oferta.[6]

Las algas, que poseen un 50 % de proteínas y un 7 % de grasas, ostentan la primacía de esa "óptima" proporción, entre todo el reino vegetal. Esta propiedad, sumada a la fotosíntesis y rápido crecimiento, la elevaron al rango de "vedette" en la investigación de la alimentación

[6] Informe de la Organización Mundial de la Salud, año 1968.

espacial del futuro.[7] Muchas de sus 10.000 variedades, son ya alimentación corriente en varios países.

Obligado por las necesidades, el hombre está cayendo en la cuenta que entre otras cosas, a igual volumen, el mar le ofrece mayor producción que la propia tierra.

Pero será a partir de 1975, cuando tendrá pleno aprovechamiento la riqueza alimentaria obtenible de los océanos. El "cultivo del mar" será una realidad en gran escala, como es hoy en Japón el "cultivo de peces", mediante una biocenosis artificial.[8]

Para ese mismo año, los Estados Unidos estarán invirtiendo más de 350 millones de dólares anuales (en lugar de los 150 millones actuales), en la investigación para la explotación de las riquezas alimenticias y minerales del mar, como obligada contribución hacia los 7.000 millones de seres que habitarán el mundo en el año 2.000.[9]

Energía

La producción de energía eléctrica, mediante grandes centrales mareómotrices, ondomotriccs (aprovechamiento de la energía de las ondas) y olomotrices (aprovechamiento de la energía de las olas), al par que dar solución a una creciente demanda de energía en todo el mundo, permitirá aprovechar la gran capacidad de los océanos en ese sentido. Hoy se disipan en el elipsoide acuoso, unos 1.000 millones de K.W. (ver llamada n° 3).

Actualmente, se investiga el grado de aprovechamiento de las diferencias naturales de temperatura en superficie y profundidad, mediante centrales térmicas de producción de energía eléctrica.

Otros métodos de producción de electricidad, que se prevén para el futuro, hará necesaria la comparación de costos con la energía obtenible del mar y seguir adelante con los más convenientes. Mientras tanto, el mar seguirá conservando su potencialidad, para cuando el hombre quiera y sepa aprovecharla. Francia lo hizo mediante la construcción ele una gran usina mareomotriz en el Canal de la Mancha (1966) y Rusia otro tanto en el Mar Blanco.[10]

Petróleo

Expertos en prospección, aseguran que en el año 2000 el mundo consumirá cuatro veces más energía que hoy. El carbón casi no se uti-

[7] Experimentos en el laboratorio de Natik, Estados Unidos, año 1969.

[8] *Boletín de la Embajada de Japón,* mayo 1968.

[9] Conclusiones de la conferencia "Ocean Science and Ocean Engineering", Washington, junio 1967.

[10] Noticias de agencias periodísticas nacionales y extranjeras.

lizará y la energía nuclear avanzará desde una ínfima proporción actual, hasta un 18% en países en desarrollo y en un 50% en los desarrollados.[11]

Pero la proporción de utilización de petróleo y gas, lejos de disminuir, aumentará del 50% actual, al 55%. Para abastecer esa demanda, se deberá encontrar en los próximos 32 años tanto petróleo como la mitad del total descubierto desde hace 100 años, al comenzar la industria respectiva.[11]

Las reservas continentales de petróleo no van más allá de la próxima década y es así que el hombre se verá forzado, irremisiblemente, a explotar en gran escala el fondo del mar para su obtención; exploraciones y cateos realizados, aseguran una producción casi inagotable en las plataformas y fondos submarinos.[11]

Los mares del Artico, Japón, África, Sudamérica, etc., están en la programación y ejecución de compañías inversoras de Europa y América del Norte, lanzadas ya con ritmo acelerado a calmar la "sed de petróleo", con el extraído del mar.[11]

Sales disueltas

Con el rápido avance tecnológico evidenciado actualmente, es dable esperar en poco tiempo más la extracción, a bajo costo, de importantísimos productos que se hallan en suspensión en las aguas marinas (cloro, sodio, bromo, etc.).

Algunos de ellos, como el magnesio, logrado por tratamiento químico del agua de mar, han ayudado significativamente al hombre a encontrar solución a problemas poco menos que insolubles. Desde su presentación al mundo, hace 50 años, como rareza del mar, el magnesio ha pasado a ser merced al progreso de las técnicas extractivas, octavo en la producción mundial de metales, convirtiéndose en indispensable sustituto donde se requiere alta resistencia y poco peso.[12]

Se sabe que en las aguas de mar que cubren la tierra, hay disueltas más de 400 x 10^{14} toneladas de sales. Concluimos con esta sola mención, que nos exime de extendernos a favor de su aprovechamiento.

Minerales

El hecho de que un submarino investigador de los fondos oceánicos (el «Aluminaut», Estados Unidos), haya sido construido por y para una empresa privada y tenga asegurada su propia rentabilidad, nos

[11] *U. S. News and World Report,* enero, febrero y marzo 1968.

[12] La empresa que produce este metal en mayor escala comercial es la Dow Chemical, de Texas.

muestra el avance promisorio en el aprovechamiento mineralógico del fondo del mar.[13]

Ello posibilitará que, de la explotación minera de las costas (oro, diamante, etc., que ya se extraen en África) se pase a los 6.000 m de profundidad, mediante el empleo de vehículos submarinos tripulados y no tripulados.[13]

Las nuevas técnicas fomentarán una especie de "fiebre del mineral", ya que de la investigación de la corteza oceánica surge una proporción de 20 kg de mineral por cada metro cuadrado. Ello representa un valor potencial de 10 millones de dólares por milla cuadrada. . .[14]

Con lo hasta hoy conocido, es evidente que el beneficio de la exploiación minera del mar, será mayor que el obtenible en la otra fuente alternativa al alcance del hombre: la corteza lunar.

Desalinización

Hasta las tierras estériles podrán ser perfectamente cultivadas, merced al riego artificial con agua de mar desalinizada.

La producción de agua dulce por evaporación, mediante centrales nucleares, permitirá obtener caudales semejantes a los grandes ríos y a un costo económicamente redituable (aproximadamente 1 centavo de dólar cada 1.000 litros, en comparación a los 25 cts. de dólar que hoy cuesta con centrales térmicas).[15]

Ya se ha propuesto la construcción de tres centrales nucleares en Medio Oriente, que producirán en conjunto más de 4.000 millones de litros por día (ese caudal sería suficiente para llenar totalmente el embalse de Río Tercero en Córdoba en un mes, y es semejante al caudal medio del Río Colorado cerca de su desembocadura).[16]

Paralelamente, la industria privada de los Estados Unidos, representada en la ocasión por uno de sus más grandes capitales, está ensayando con éxito cada ve/ mayor, la conversión, por osmosis, de agua salada en dulce.[17]

La infructuosa búsqueda actual de aguas subterráneas, en muchas zonas del mundo, podrá llegar entonces a su fin, al generalizarse el agua ele mar como materia prima del agua dulce.

[13] *Revista de Publicaciones Navales,* Nos. 564/567.

[14] Informe del Instituto de Estudios Oceanográficos de la Universidad de Tokio.

[15] Prospección del Laboratorio Nacional de Oak Ridge, Tennessee (Estados Unidos), año 1968.

[16] Proyecto en estudio en la Secretaría de Estado y Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos.

[17] Se utilizan enjambres de fibras huecas, alojadas en tuberías. ("La Prensa", 17 noviembre 1968.)

Clima

La marcada influencia de las corrientes oceánicas sobre el clima continental, ha dado en pensar en la posibilidad de alterarlos, mediante modificaciones artificiales de los mares.

La interconexión de aguas oceánicas y la construcción de barreras en estrechos, serían algunos de los arbitrios que modificarían el curso de las corrientes marinas costeras, y con ello las temperaturas ambientales.

Las investigaciones realizadas, tienen su fundamento en las posibiildades que ofrece el gran desnivel de temperaturas registradas en las superficies de los mares, que va desde — 3º C a 33° C (ver llamada n° 5).

Comunicaciones

Las comunicaciones subácuas, alcanzarán límites que hoy son desconocidos e insospechados. Desaparecerán las actuales restricciones de alcance y para ello se está dando prioridad a la investigación en muy baja frecuencia. La intervención del láser, en las experiencias que se realizan, está brindando progresos rápidos e importantes.[18].

Confinamiento de residuos

Las aguas costeras del mar Mediterráneo, están contaminadas en un 70 % por residuos industriales.[19]

Las alteraciones físico-químicas que se han comprobado, están llevando a la urgente investigación de formas seguras de confinamiento, en forma tai que no se rebasen las tolerancias de animales y vegetales.[20]
Y ello, porque el hombre va tomando conciencia de que, así como el mar será la tumba obligada de productos químicos residuales y de deshechos nucleares, también será fuente de subsistencia de la humanidad.

Ingeniería oceánica

La ingeniería oceánica tendrá su mayor auge para 1972, debido a los requerimientos de los gobiernos y empresas privadas de investigación marina (ver llamadas n. 8 y 18).

[18] "Harvard Business Review", Estados Unidos, abril 1968.

[19] Informe de la Federación de Asociaciones Científicas y Técnicas Italianas, febrero 1969.

[20] Instituto de Oceanografía de España - Centro de Investigaciones Oceanográficas de Mónaco - Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos.

Las aplicaciones más importantes son las que se relacionarán con:

a) En los fondos oceánicos	Perforación de la corteza terrestre. Mejoramiento de la técnica minera. Instalación de prototipos de centrales nucleares. Mensura y cartografía.
b) En la subsuperficie	Conversión de energía de los mares. Mejoramiento de técnicas de pesca. Desarrollo natural y artificial de fauna y flora. Equipos y plataformas de inmersión.
c) En la superficie	Desalinización. Decontaminación. Erosión de playas.

Oceanáutica

Durante 1969, cuatro científicos, a bordo de una plataforma de 200 m^3, han permanecido en el fondo del mar durante 60 días, para estudiar la posibilidad de subsistencia del hombre en ese medio.[21]

Paralelamente, ya actúan plataformas oceánicas para 60 personas, capaces de operar equipos hasta 6.000 m de profundidad.[22] Y están en gradas submarinos de exploración e intervención, que podrán sumergirse hasta 5.000 m.[23]

Estos y muchos otros proyectos en vías de realidad, nos obligan a pensar que, aunque sin Ja espectacularidad de los vuelos espaciales, el hombre está muy cerca de cruzar su última barrera sobre la tierra: las grandes profundidades oceánicas.

Transporte marítimo

La flota mercante mundial, sigue aumentando en su tonelaje total y por unidad y correlativamente aumenta la carga transportada.

Así tenemos, esquematizando, que las toneladas de carga aumentaron anualmente:

Entre 1938 y 1958: a razón de 15 millones por año (3,2%).

Entre 1958 y 1963: a razón de 80 millones por año (10%).

Entre 1963 y 1968: a razón de 160 millones por año (14%).

[21] Proyecto conjunto de la Armada, NASA y Secretaría del Interior de los Estados Unidos. ("La Prensa", I° diciembre 1968.)

[22] «Neptune I», de la Société Neptune, Le Havre, Francia (R.P.N. n° 564.)

[23] Ordenados por la Wood Hole Oceanographic Institution, de los Estados Unidos, y la Oficina Francesa de Investigación Submarina (R.P.N. n° 564).

En 1968 se transportó la cifra récord de 2.000 millones de toneladas.[24]

Las nuevas técnicas de la industria naval "la más multiplicadora de las industrias", hace estremecer las concepciones clásicas del transporte por agua. Tan es así, que ya comienzan a navegar barcos de 300.000 T.P.B. y 85 pies de calado. Mientras tanto, el Lloyd's proyecta un barco de 500.000 T.P.B. y 105 pies de calado, y el astillero inglés Swan Hunter prepara sus gradas para el millón de toneladas de porte.[25 y 26]

El aumento del intercambio comercial de los países marítimos —cuyo volumen más significativo se realiza por mar— interesa no sólo por su valor intrínseco, sino también por el reditúo de los fletes, que a nivel internacional alcanza un valor de 20.000 millones de dólares. Recientemente, el Consejo de Ministros del Japón aprobó una subvención gubernamental para duplicar la ya magnífica flota mercante japonesa, en los próximos 6 años, como determinante de aquella politica de fletes.

Los super-cargueros, que pondrá en servicio la aviación comercial, no afectarán la tradicional hegemonía del transporte marítimo; afirmación que hasta el más lego puede comprobar, a la vista de las noticias, periodísticas que a diario nos llegan, sobre el interés de los gobiernos; de aumentar sus tonelajes a flote. Las modernizaciones introducidas en las naves, infraestructuras portuarias, aparición del "container" y otros elementos afines, hacen hoy más cómoda, rápida y segura, la comercialización, por vía marítima, ele graneles cargas.

A su vez, el transporte submarino ya tiene su inicio con los petroleros submarinos nucleares, para cubrir determinadas rutas. Canadá prevé transportar el petróleo del Ártico mediante ese tipo ele nave, ya en desarrollo, para sortear las barreras ele hielo que dificultan la navegación ele superficie (ver llamaela n° 11). Y el Instituto de Agentes de Fletes Marítimos de Londres, prevé para el año 2.000, veloces submarinos nucleares para el transporte de cargas generales.[27]

Puertos

Como lógica consecuencia ele la evolución ele los barcos hacia mayores tonelajes y mejores técnicas de carga y descarga, se está produciendo una transformación en los puertos para darles ritmo, capacidad y maniobrabilidad, adecuándolos al tipo de naves que los deberán utilizar.

[24] "Boletín Estadístico de la ONU", abril 1969.

[25] Seminario de Transportes por Agua, de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos.

[26] Revista "Marina", de la Liga Naval Argentina, año 1968.

[27] "Boletín del Centro Naval", n° 671.

La antigua concepción del puerto comercial, como antesala de las grandes ciudades y con el dragado de las tierras bajas del litoral, ha perdido eficacia, en beneficio de puntos geográficos identificados con aguas profundas naturales, alrededor de los cuales se construyen los muelles.[28]

Los calados previstos de más de 100 pies y las esloras de 400 m, obligan imperiosamente, en ese sentido, a todas las naciones marítimas que no deseen ver marginadas sus costas de las rutas importantes del futuro (ver llamada n° 25).

Asimismo, la rapidez con que evolucionan las técnicas de carga y descarga, nos permiten asegurar a corto plazo, una reducción del 50% en el tiempo actual de permanencia de buques comerciales en puerto (ver llamada n° 18).

Agréguese a todo lo dicho, la necesidad de construcción de terminales submarinas, con la sofisticación correspondiente, como respuesta ineludible al desarrollo previsto de transportes submarinos (ver llamada n° 18).

Artificios militares

En relación con las armas y los artificios militares, que tendrán al mar por principal protagonista, se podría enunciar una casi interminable lista que haría estremecer a Engels, quien en 1870 afirmó: "las armas de guerra han llegado a tal preparación, que ya no es posible alcanzar un progreso importante que resulte revolucionario...".

Como muestra, seleccionamos algunos previstos para los próximos 30 años y que están dentro de la prospección investigadora de naciones que invierten anualmente el equivalente a 7.000 millones de dólares en investigación y desarrollo militar (ver llamadas n. 11, 18 y 29):

— Sistemas fijos de vigilancia A/S en el fondo de los océanos.
— Puertos militares submarinos.
— Fortificaciones en el lecho de los océanos.
— Centrales submarinas de distribución de abastecimiento y pertrechos de guerra.
— Comunicaciones subacuas sin limite de distancia.
— Instalaciones (le lanzamiento de misiles en las plataformas continentales.

En la actualidad, naciones que habían disminuido su Poder Naval

[28] Según Cuffley, autoridad naviera de Inglaterra, "la limitación para el arribo de los barcos del futuro no serán ya los puertos sino las plataformas continentales".

[29] D. BRENNAN: *Hacia el año 2018.* Asociación de Política Exterior de Estados Unidos, 1968.

ven revertirse en dolorosas consecuencias, la incorrecta apreciación que las llevó a una resolución apresurada, y la que hoy habrán de modificar, si desean un papel protagónico en los vaivenes de la política internacional.

La presencia naval en áreas ultramarinas, ha entrado en una fase de competición entre las grandes potencias. Y en todos los casos su fin ulterior es la influencia política, mediante una sutil presencia en zonas de interés. Las que antes aprovechaban esta coyuntura hoy la refuerzan, y las que nunca lo hicieron o lo dejaron de hacer, hoy la practican. El Mar indico y el Mar Mediterráneo son ejemplos que muestran objetivamente la dirección en que se mueven las relaciones internacionales de los países más poderosos de la tierra.[30]

Conclusión

Es evidente que el hombre está reconociendo que la porción de biosfera que comprende las aguas marinas, tiene más encantos que los hasta hoy conocidos o explotados. Nuevas y ambiciosas rutas comienzan a tomar cuerpo. . .

El proceso en el tiempo se desarrollará, en algunos casos, en la medida que las necesidades enfrenten al hombre con una encrucijada. En otros casos, la previsión hará saltar etapas rápidamente, para adelantarse a aquellas necesidades y esperar la evolución de la humanidad, con una justa capacidad de reacción.

La alimentación, la economía, las comunicaciones, el bienestar, la política, la seguridad... tienen en el mar un aliado inapreciable; y aquellos que mejor profundicen su conocimiento, aunque más no sea con el ánimo utilitario que hoy caracteriza al mundo, se sorprenderán del reditúo que obtengan.

La demora en abrir esa caja de caudales que el mar representa se debió, en parte —y tomando como símil la paz mundial—, a la falta de integración y cooperación de las naciones en pro de intereses comunes.[31]

Esfuerzos esporádicos o inconstantes, producen aparentes satisfacciones individuales, mas no un beneficio de grandes y positivas proyecciones. En nuestro continente, la Conferencia Internacional de Estados Americanos adoptó, en 1901 y años subsiguientes, resoluciones referentes a transporte marítimo, fletes, puertos, recursos marinos... unas po-

[30] Reunión de Ministros **de** Defensa de la OTAN (enero 1969). Instituto de Estudios Estratégicos de Gran Bretaña (abril 1969). Agencia Noticiosa Soviética TASS **("La** Prensa", 28/3/69-28/7/69).

[31] El año 1969 marca, aparentemente, el "despegue" de las Naciones Unidas hacia una legislación sobre aprovechamiento integral de los océanos y sus fondos.

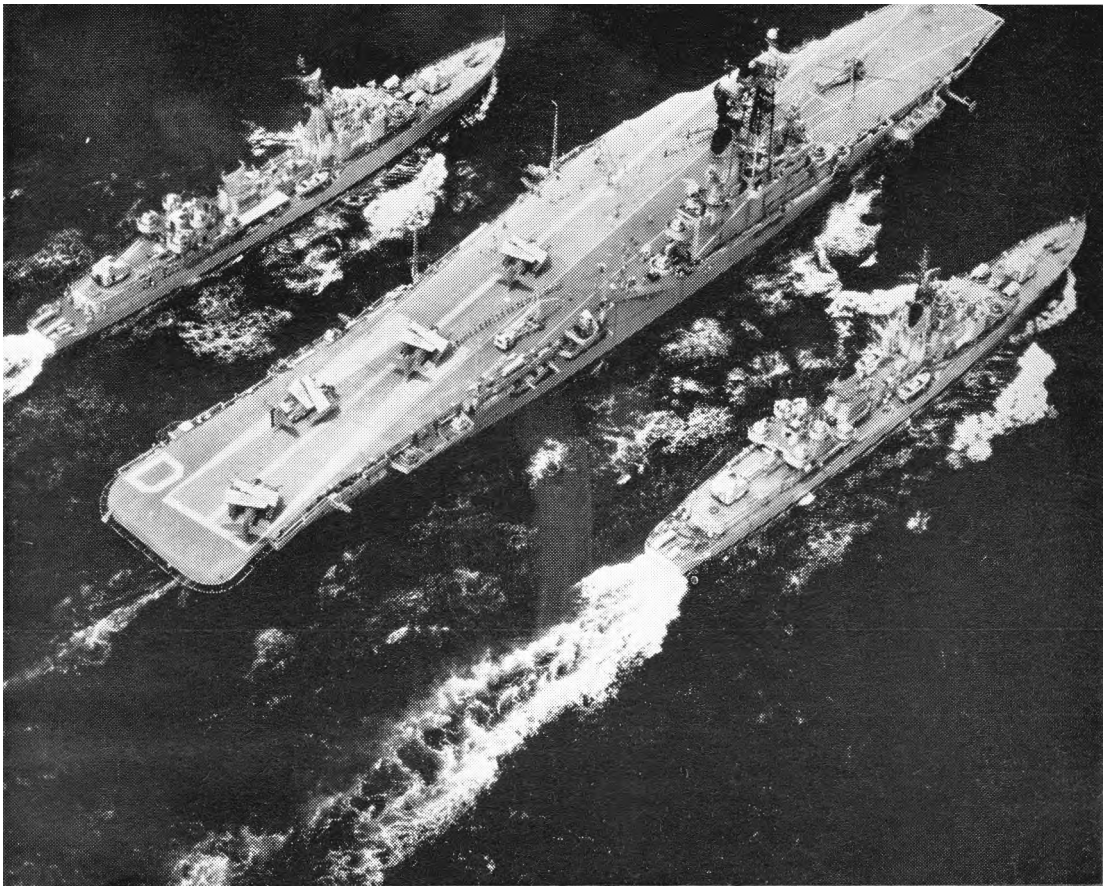
cas adoptadas y aplicadas, y muchas olvidadas contemporáneamente con su gestación.[32]

El hombre quiere hoy, más que nunca, entrar en las realidades de lo desconocido... y entre ellas *el mar*. Más personas y medios, se lanzan a los océanos para concretar su aprovechamiento... Muchas otras, esperan expectantes los resultados que obtengan... Pero todavía hoy, muchas también ignoran el proceso, sin siquiera saber que los dos tercios de su planeta son mar. El mar necesita más empresarios, y es seguro que, a medida que se progrese en su conocimiento y posibilidades, más serán los que miren hacia él, porque hoy como antes "la indiferencia nace, con frecuencia, en la ignorancia" (Ovidio, año 10 a.C.).

[32] FENWICK: *Organización de los Estados Americanos.*

BIBLIOGRAFIA GENERAL

"Revista de Publicaciones Navales".
"Boletín del Centro Naval".
Revista "Marina", de la Liga Naval Argentina.
Seminarios de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos.
CAPURRO-DELNERI: *Relevamiento económico de la plataforma continental argentina.*
Enciclopedia general del mar.
SALVAT: *Ciencias y tecnología.*
VALLAux: *Geografía general de los mares.*
CONTRAALMIRANTE BELOT: *lil mar en un conflicto futuro.*
FENWICK: *Organización de los Estados Americanos.*
D. BRENNAN: *Hacia el año 2018.* Asociación de Política Exterior, Estados Unidos, 1968.
Actualidades de Japón. Boletín de la Embajada de Japón, 1968.
Resoluciones del Primer Congreso Internacional: El petróleo y el mar. Mónaco, 1967.
U.S. News and World Report. Año 1968.
"Harvard Business Review". Estados Unidos, 1968.
DAVIS y DAY: *Agua, espejo de la ciencia.* Ed. Eudeba.
Intereses marítimos argentinos. Ediciones del Instituto de Publicaciones Navales, 1908.
Noticias de agencias periodísticas nacionales y extranjeras.



¡Adiós... "Karel Doorman"!*

Recuerdos de un ex tripulante

Por M. A. DE VR1ES

(*) Actual portaaviones A.R.A. «25 de Mayo».

(Traducción de la revista "Alie Hens", órgano oficial de la Marina Real Holandesa, numero de setiembre de 1968. — *N. de la D.)*

Como usted ya sabrá, amigo lector, el Hr. Ms. «Karel Doorman» va a ser muy pronto "jubilado", después de veinte años de fidelísimo servicio.

Nunca mejor ocasión, pues, que aprovechar esta última oportunidad para echar una ojeada retrospectiva a la carrera, tan rica en vicisitudes, de estos años de servicio del Hr. Ms. "No Fumar", como se le ha bautizado más de una vez al «Karel Dorman».

En diciembre de 1942 se puso la quilla en los astilleros Cammel Laird, de Inglaterra, a un portaaviones ligero que se acabó de construir el 17 de enero de 1945 y que el 17 de mayo del mismo fue bautizado con el nombre de H.M.S. «Venerable» y puesto al servicio de la Marina real británica.

Poco después el buque zarpó rumbo al Lejano Oriente, pero llegó ya demasiado tarde para tomar parte en la lucha contra el Japón.

Unos meses después regresó el H.M.S. «Venerable» a Europa y quedó surto en la base británica de Devenport. El 28 de mayo de 1948, el primer lord del Almirantazgo, vizconde Hall de Cynon Valley, hizo la transferencia del «Venerable» al jefe del Estado Mayor de la Marina holandesa, vicealmirante E. J. van Holthe, siendo rebautizado el portaaviones con el nombre de «Karel Doorman». Una vez que el capitán de navío M. H. Evelegh hubo hecho el traspaso del comando al capitán de navío F. J. Kist, el «Nuevo Karel» abandonó Inglaterra con una tripulación holandesa. Ya en alta mar, la tripulación entró bien en contacto con el nuevo buque. Las primeras maniobras exigieron grandes esfuerzos al personal y en especial de los pilotos, que a toda costa tenían que acostumbrarse al portaaviones.

Los aterrizajes sobre la cubierta movediza no se ejecutaban del todo a pedir de boca y según los planes, produciéndose más de una vez daños materiales. Aunque hay que añadir en seguida que, por fortuna, no se registraron desgracias personales. Para ser precisos, en los primeros cinco años de servicio del «Karel Dormán», sólo hubo una desgracia personal irreparable.

Durante el primer "viaje de reconocimiento", el 16 de junio de 1948, el «Karel Dormán» visitó por primera vez el puerto escocés de Invergordon, al que, en el curso de los años siguientes, fue tantas veces; de ahí le vino el sobrenombre de "segundo apostadero" del «Doorman». Después de esas primeras maniobras, el buque escogió como puerto habitual el de la Base Naval de Den Helder, desde donde poco después saldría para el puerto de Amsterdam a celebrar los festejos y ceremonias de su inauguración.

El 23 de setiembre de 1948, el entonces comandante en jefe de la marina holandesa, almirante C.E.L. Helfrich, se despidió solemnemente de la Marina a bordo del «Karel Doorman». Muchas otras veces habían

de tener lugar transferencias de mando similares a bordo del «Doorman».

Terminados todos los festejos, a fines de 1948 se reanudaron los ejercicios navales. En octubre de aquel año volvió a visitar por segunda vez el puerto de Invergordon, y ya desde aquel entonces es la cancíoncilla que empieza: "Paso el fin de semana en Invergordon. .."

El 29 de noviembre de 1948, el a la sazón ministro de marina W. F. Schokking, con miembros del Consejo de Estado y de las dos cámaras de los Estados Generales (parlamento holandés), emprendieron un crucero a bordo que fue un éxito en todos los sentidos.

Desde mediados de diciembre de 1948 hasta setiembre de 1949, se sometió al «Karel Doorman» a su primera reparación, tras la cual quedó muy mejorado el alojamiento de su tripulación. El carenado del casco tuvo lugar en el nuevo dique «Príncipe Bernardo», de la Compañía R.D.M. de Rotterdam, a cuya inauguración asistió el príncipe que le dio el nombre, teniendo así la oportunidad de conocer el portaaviones. La ceremonia tuvo lugar el 23 de junio de 1949. Después de estas reparaciones, el buque hizo algunos viajes cortos de adiestramiento y rutina, hasta que se le consideró listo para hacer el primer gran viaje que le llevaría, con S. A. R. el príncipe Bernardo a bordo, hacia el Oeste.

El día anunciado para emprender este viaje, 2 de enero de 1950, subió a bordo del «Karel Doorman» por primera vez S. M. la Reina Juliana, acompañada de sus tres hijas, por entonces niñas, las princesas Beatriz, Irene y Margarita.

Después de haberse despedido las personas reales, el «Karel Doorman» emprendió rumbo a las Antillas Holandesas. Fue un viaje espléndido y muy agradable. Tocando Punta Delgada y San Juan, a primeros de febrero arribó a la isla de Aruba. Luego visitó Curaçao, Guantánamo, Kingston, Barbados y San Martín, siendo recibida la tripulación en todas partes con grandes muestras de cariño. Tomó luego parte en unas maniobras con la marina estadounidense, hasta que en abril inició el viaje de regreso. El 4 de mayo de 1950 volvió el «Doorman» a tomar el puerto de Rotterdam. Pero el descanso no duró mucho tiempo, porque a fines de mayo reanudó de nuevo sus ejercicios navales.

En noviembre de 1950 tomó parte en las maniobras del Mediterráneo, formando división con el Hr. Ms. «Tijgerhaai», el «Zwaardvis» y el «Bitter». En su calidad y función de Inspector General de la Marina holandesa, el príncipe Bernardo realizó una visita de inspección a la escuadra en el Mediterráneo que duró algunos días. No faltaron, por eso, momentos de diversión durante aquel viaje, porque el «Doorman» pasó a visitar Malta y Valencia y llevó a bordo por primera vez a Santa Claus con su carga de juguetes para los niños holandeses.

Sobre todo la visita a Valencia, del 8 al 12 de diciembre de 1950, no se borrará fácilmente de la memoria de los tripulantes que tuvieron la suerte de vivirla. Pocas veces habrá dispensado una ciudad tan grata y calurosa acogida a un navío como lo hizo esa alegre ciudad española al «Karel Doorman». Todas las puertas se abrían a sus tripulantes, y a pesar de que sus marineros distaban mucho de hablar un español pasable, trabaron sólidos lazos de amistad con la población valenciana. A la hora de partir, hubiérase dicho que toda la ciudad se había volcado sobre el puerto para despedir a los marinos, y, apenas en alta mar, llegaron telegramas deseando a los tripulantes un feliz viaje y ... hasta un mensaje de las niñas de Valencia que decía sin ambages: "Besos —stop— ¡volved pronto!"

Después de estar en reparaciones desde enero a noviembre de 1951, otra vez a las andadas. En diciembre maniobras en el Canal de la Mancha con el «Firefly» y el 10 de enero de 1952, segundo viaje al Occidente, esta vez llevando a bordo, entre otras cosas, al "Traidor de Plomo", que habían traído en el primer viaje a Bonaire los hombres del Servicio Aeronáutico de la Marina Holandesa. Este "Traidor de Plomo" era un mascarón de proa que había sido restaurado en Holanda y que, de acuerdo con la tradición nacional, debía devolverse a su propietario.

El verdadero objeto de este viaje era transportar un escuadrón de "Firefly" (escuadrón 1), destinado al entrenamiento de pilotos. En este mismo viaje llevábamos también a bordo los famosos helicópteros *Jezebel* y *Relilah.*

Tras esta segunda visita a las Antillas Holandesas, en el viaje de regreso el «Doorman» tocó Casablanca, Argel, Gibraltar y Lisboa. En Casablanca nuestro portaaviones tenía una cita con la Escuadra 5, con la que —en la continuación del viaje de vuelta— operó conjuntamente con la "Home Fleet" inglesa. El 6 de abril volvía a atracar en el puerto de Rotterdam, para volver a navegar y hacer ejercicios poco después, a fines de julio. El portaaviones tomó parte entonces en las grandes maniobras "Castanets" y a continuación visitó Edimburgo y Copenhague.

En el curso de este viaje, exactamente el 14 de mayo de 1952, se registró el aterrizaje número 2.000 sobre cubierta, hecho que desde luego no pasó desapercibido. A bordo se había hecho una apuesta entre los pilotos sobre quién sería el que hiciera el dosmilésimo aterrizaje. Uno de los pilotos creía haber calculado con toda exactitud que sería a su avión al que le tocaría hacer el aterrizaje dos mil. Sus cálculos estaban bien fundados, pero ... ¡en su optimismo no había contado con el "señalero" y algún que otro colega!

Los aparatos estaban en el aire y el piloto en cuestión, muy seguro y orgulloso de tener esa gloria en el bolsillo, se dispuso a posarse en

la cubierta de vuelo, cuando el "señalero" le hizo indicaciones en sentido de que no debía aterrizar. Y fue otro, el entonces sargento-piloto G. Bolk, quien se llevó los honores y la torta tradicional. Era señalero a la sazón el teniente de navío J. J. A. W. Molenaar, hoy primer oficial del aeródromo militar de la Marina en Valkenburg.

Copenhague fue la penúltima escala que el «Doorman» hizo en aquel viaje, antes de regresar a Holanda para otro período de reparaciones, no sin visitar antes Stavanger. Fue un cierre provisional muy digno de aquel viaje. En la capital danesa se organizó un gran baile sobre el muelle (Langelinie), cuyo esplendor realzaron —¿cómo no?- muchas bellezas femeninas.

En el mes de agosto ya el «Doorman» estaba de vuelta en Rotterdam, dispuesto a sufrir el "gran turno" de aseo y recomposición que había de durar más de un año.

A fines de abril de 1954 tuvimos de nuevo visita real a bordo. Fue en Rotterdam. La reina Juliana y el príncipe Bernardo acompañaban a la pareja real de Dinamarca, que había venido a Holanda en visita oficial.

Poco después zarpó el «Karel Doorman» rumbo al Canadá, Estados Unidos y Noruega, llevando como invitados a los componentes de la Banda Militar de la Marina Holandesa. Del 12 al 17 de mayo nuestro portaaviones estuvo de visita en Montreal, donde su comandante "mantuvo negociaciones" con el jefe supremo de los indios "Poking Fire" y fumó con él la pipa de la paz. En esta ciudad fue donde la disposición de "casa abierta" a todo el que venga a nuestro buque, registró el récord de visitantes: 14.000 en un solo día.

Tras una breve visita a Halifax, pasamos del 26 al 31 de mayo en Nueva York, en cuya colosal urbe la Banda de la Marina amenizó con su música, entre otras cosas, el partido de baseball entre los Dodgers y los Giants.

En junio hubo una visita a Oslo y el 2 de julio de 1954 el «Doorman» inauguró los nuevos puertos marítimos en Den Helder, llevándose consigo la cinta inaugural tendida a la entrada del puerto.

El 1° de setiembre de 1954 el portaaviones recibió a su bordo los primeros Avengers en propiedad. Estos aviones hicieron muchos vuelos de ejercicio, tantos que el 23 de noviembre, en el curso de unas maniobras en el Moray Firth, Escocia, el teniente de navío W. J. Huber registró el aterrizaje número 4.000.

El viaje de la primavera de 1955 transcurrió por el Mediterráneo, visitando los puertos de Cagliari, Nápoles, Malta, Palermo y Gibraltar.

De vuelta en Rotterdam, el 7 de abril de 1955 tuvo lugar a bordo una breve ceremonia en la que el director - presidente de la asociación

de salvamento de náufragos de la provincia de Holanda Meridional hizo entrega de unas medallas, como reconocimiento y memoria de su heroico comportamiento, a los tripulantes del helicóptero "Delilah": el teniente de navío van der Wal, el malogrado sargento mayor piloto B. Gottschalk y el cabo piloto A. Krauwel. El 13 de enero de 1955 estos hombres, en medio de una violenta tormenta, habían salvado en cuarenta minutos la vida de dieciséis tripulantes del barco mercante noruego «Gatt», embarrancado en el Zuiderpier, cerca de Hoek van Holland.

El 25 de abril de nuevo el «Doorman» se hizo a la mar, y ahora para hacer su último viaje, porque después de muchos ejercicios y dos cortas visitas a Copenhague y Bergen, el 12 de mayo de 1955 fue trasladado al astillero Wilton Fijenoord[1] para sufrir una seria reconstrucción que duró tres años exactos. Esta reconstrucción constituyó una importante modificación del portaaviones. El «Doorman» tenía originalmente una cubierta de vuelo convencional: rectangular y con diez cables de freno. Si el gancho de un avión erraba todos los cables, se producía lo inexorable en la "barrera", es decir, en la red que tenía que atrapar y detener al avión para evitar que cayera o chocara contra los aviones estacionados a proa sobre cubierta. Tal situación no era, pues, ideal ni mucho menos. De ahí que significara una enorme mejora disponer de una cubierta angulada, lo que se llevó a cabo entre el 12 de mayo de 1955 y el 28 de mayo de 1958. Con esta cubierta angulada, aunque los aviones erraran todos los cables (sólo han quedado seis), podían volver a despegar y probar de nuevo otro aterrizaje hasta conseguirlo perfecto. También el portaaviones fue provisto de una catapulta a vapor para lanzar los aviones y de nueva "isla" o complejo del puente de comando, amén que, de paso, se mejoraron los aposentos de la tripulación. En lo que a las comidas se refiere, se pasó del sistema de "frituras" al de "cafetería".

El 28 de mayo de 1958 se puso de nuevo el «Doorman» en servicio, al mando del capitán de navío H.M.L.F.E. van Oostrom Soede, que siguió de cerca toda la reconstrucción y fue encargado del mando del portaaviones por segunda vez.

Después de una primera expedición de sólo tres semanas, sin tocar ningún puerto, y después de haber pasado amarrado desde el 3 al 7 de julio en Rotterdam, volvió a hacerse a la mar para pasar su segunda prueba. Esta vez tocó el puerto de Portsmouth y quedó atracado al muelle del «Royal Dockyard» para probar la catapulta a vapor.

Las pruebas de la instalación de la catapulta consistían en efectuar algunos lanzamientos llamados "en vacío" (sin carga ninguna, en abso-

[1] El mismo astillero donde efectuó, ya como «25 de Mayo», sus reparaciones previas a su incorporación a la flota argentina. *—(N. del traductor.)*

luto) y en una serie de lanzamientos con pesos (tanques de acero con un peso variable, entre las 6 y 17½ toneladas, que pueden rodar sobre ruedas de avión).

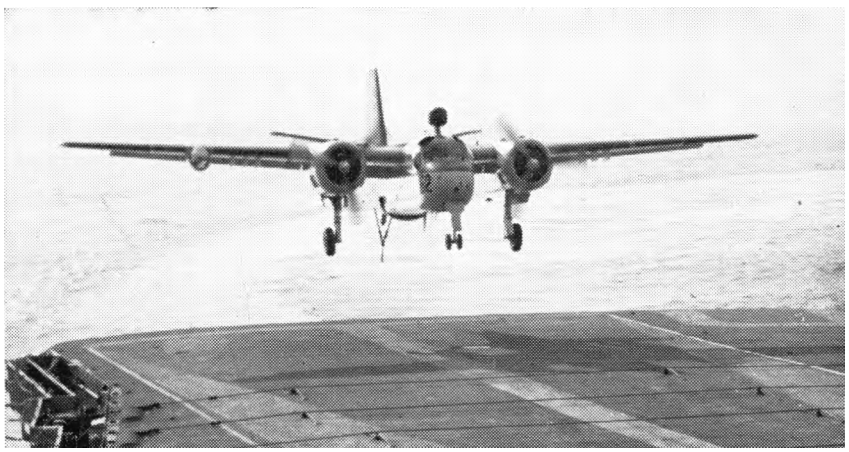
En el curso de las tres semanas de esta estadía de pruebas, la tripulación hizo algunas excursiones en ómnibus por los bellos parajes del Sur de Inglaterra y un viaje a Londres. En la capital británica visitamos los lugares obligados, tales como el Palacio de Buckingham, la Torre de Londres, el museo de cera de Madame Tussaud, sin olvidar el paraíso de los oradores y charlistas del Hyde Park.

Uno de los miembros de la tripulación se subió a una caja para decir algo espontánea e improvisadamente. En pocos momentos se vio rodeado de casi un centenar de ingleses a la espera de lo que el marino iba a sacar de la manga. Para gran diversión de los asistentes, el maquinista de primera clase del «Doorman» —que no era otro que el espontáneo improvisador— como arrastrado por la inevitable asociación de haber trasegado algunas cervezas, se limitó a hacer una brevísima parodia de las lamosas palabras del *Hamlet* de Shakespeare: “To bier, or not to bier”.

Después de un temporada en Rotterdam, en que se dio por terminado el período de modernización y reparación a cargo del astillero Wilton Fijenoord, el «Doorman» se hizo de nuevo a la mar el 5 de setiembre y esta vez para hacer pruebas de vuelos.

Otra vez en Portsmouth —surto en la rada—, hubo que reclutar cerca de noventa marinos ingleses para hacer las mediciones en la instalación de la catapulta y del cable del freno. Los días desocupados se aprovecharon para entrenar la tripulación y el martes 9 de setiembre ya estaba todo listo. Se adentró el portaaviones en el Canal de la Mancha y, después de tres años, aterrizaron por primera vez los aviones a chorro, incluso el escuadrón 700.

Participaron también en esta prueba dos Avengers. Éstos fueron tripulados por sus propios pilotos y dirigidos al aterrizar por el señalero



Uno de los 8.668 aterrizajes.

del buque. A los otros aviones los tripulaban pilotos de prueba ingleses, que aterrizaron con ayuda de un nuevo artificio ingenioso: los espejos de aterrizaje sobre cubierta. Todo sucedió con tal facilidad y prontitud que los ejercicios de prueba, que habían sido planeados para un período de cuatro días, fueron realizados en dos. En total se ejecutaron entonces 56 despegues, con sus correspondientes aterrizajes.

El 11 de octubre llegaron los *Seahawks*. El primer piloto holandés que aterrizó con un caza reactor sobre la cubierta del «Karel Doorman» fue el jefe del Servicio Aéreo, capitán de navío P. van Waart, seguido inmediatamente por el comandante del escuadrón 860, teniente de navío piloto A.H.M. Hagdorn. A estas primeras pruebas siguió un período de entrenamiento activo bajo el ahumado cielo escocés en Moray Forth, donde tuvo lugar, el 5 de noviembre de 1958, el aterrizaje sobre cubierta número cinco mil (o sea, en diez años), realizado por el teniente de navío H. J. Uurbanus.

En el viaje de regreso a Holanda, volvió a subir Santa Claus a bordo del «Doorman». La cosa no tenía nada de particular, porque ya no era la primera vez. Pero lo que sí es curioso mencionar es que aquella vez subieron dos a bordo. Pues sí; vino a resultar que el Santa Claus que había sido oficialmente recibido por el comandante era un falso Santa Claus. Y cuando se presentó el verdadero, bien pronto fue desenmascarado el engañoso y conducido por la Policía Militar al calabozo (!).

Una vez disfrutado el permiso de invierno, el martes 13 de enero de 1959 el «Karel Doorman» hizo otra salida de Rotterdam, poniendo rumbo una vez más al Oeste. Habiendo salido de este puerto con tormenta de nieve, aquél fue un viaje primaveral lleno de aventuras. Hay que decir que el buque tuvo que abandonar el puerto usando remedios drásticos. Como no había manera de desprender la cadena del ancla del boyón de amarre, y apremiando ya la hora de salida, el comandante decidió cortar la cadena y abandonar unos veinte metros de la misma correspondientes al ancla de babor.

Los ejercicios de vuelo planeados en el Canal de la Mancha no pudieron efectuarse debido al mal tiempo, y el golfo de Vizcaya hizo también todo lo que pudo para hacer bien pronto de los tripulantes consumados lobos de mar, teniendo que enfrentarse con un viento de fuerza 7 y una marejada oceánica tremenda. Sólo al llegar a la altura de las Bermudas mejoró el tiempo y los pilotos respiraron a sus anchas. Pero el 27 de enero de 1959, la Escuadra número 5 apareció con la bandera a media asta.

Porque si todo el mundo suspiró de alivio al enterarse de que tres de los cuatro tripulantes de uno de nuestros «Avengers», que poco después de zarpar había caído al mar, se habían salvado, el buque fue aba-

ticlo por una ola de consternación al saber que un cabo telegrafista no había regresado ni regresaría ya nunca más.

Llevaba aquel día todas las trazas de ser un día negro, pero por fortuna se producen alguna vez milagros y así fue en aquel 27 de enero. En el momento en que la tripulación del «Doorman» estaba embargada por el pesar del compañero desaparecido, dos pilotos del escuadrón 2 participaron haber visto un flotador con dos náufragos. La organización del trabajo de salvamento fue cosa de unos minutos y poco después nuestros helicópteros traían a bordo a dos norteamericanos que hacía ocho días iban a la deriva en un salvavidas de caucho, desele que su yate de vela se hubo hundido por efectos de una fuerte tormenta.

El mar, con su toma y daca, aunque no nos podía borrar la amargura de haber hecho presa de uno de los nuestros, nos devolvió no obstante la alegría de haber hecho semejante prodigioso salvamento.

Tres días más tarde había que entrar en Mayport (Florida), pero a causa de la espesa niebla se tuvo que aplazar. El 31 de enero la niebla estaba aún más densa, si cabe, y nuestra entrada al puerto de Mayport no tenía nada de prometedora. Pero todos los preparativos en tierra y la necesidad de atenerse a los compromisos para los próximos ejercicios navales, hiciéronle tomar al comandante la decisión de desplegar un prudente esfuerzo y atreverse a entrar en el puerto, con ayuda de nuestra magnífica instalación de radar y haciendo un tanto caso omiso de las leyes y usanzas del mar y la navegación, para extrañeza de los de la Marina de Estados Unidos en Mayport que nunca habían visto cosa igual.

Una vez atracados, nos sentimos decepcionados por el hecho de que el famoso sol de Florida brillara por su ausencia y que este rincón del paraíso se pareciera más a Nieuwediep[2] en noviembre y diciembre que al lugar que llevaba su nombre. Pero los tres días de nuestra estada en Florida no fueron desagradables ni mucho menos. En todas partes encontramos franca hospitalidad y cordial acogida. Hubo incluso una pareja de novios tan contentos de ver al «Karel Doorman» en su país, que solicitaron casarse a bordo, so pretexto de que los antepasados del novio eran de origen holandés. La ceremonia matrimonial tuvo lugar en la capilla de la nave capitana.

Todo tenía mucho de visita relámpago, pero el sentimiento unánime era el de estar "sumamente agradecidos". Después de una breve recepción en el salón y tras haber obsequiado el comandante a los novios con una Biblia, la pareja y todos sus acompañantes se fueron a continuar el día de bodas a tierra.

El segundo arribo a Mayport unas semanas después fue, para los

[2] Un lugar de Holanda. — *N', del T.*

que lo vivimos, literalmente inolvidable. El tiempo acompañaba esta vez a las mil maravillas y en el muelle estaba la banda de la Fletcher High School, con sus encantadoras "majorettes". Después de interpretar la banda nuestro himno nacional, nos dieron un espectáculo que valía la pena ver. A todo esto, rondaban alrededor unos cuantos autos de los más flamantes modelos estadounidenses, llevando a guisa de amazonas sobre los capots a las más celebradas bellezas del contorno. ¡Tampoco era para tener los ojos cerrados, a fe mía! Precisamente por aquel entonces se había popularizado aquella broma: "Let op de willen, niet op de billen" (ojo a las defensas, no a las caderas). Después del *show,* la banda y las reinas de belleza subieron a bordo por un momento. Todos y todas fueron obsequiados con una cinta de gorra de marino. . . ¡Qué quiere usted!

Muchos aprovecharon esta visita a Mayport para ir a ver Marineland, y disfrutar de las acrobacias de los delfines amaestrados. Y si por un lado no dejó de ser reconfortante para el comandante van Karnebeek y para el capitán de navío van Oostrom Soede, entre otros, que consiguieran el certificado de "qualified jumpmaster", no así nuestro cabo señalero Bruijnooge, quien tuvo que lamentar un mordisco en la mano, de un delfín tal vez demasiado goloso.

También en Mayport recibimos a bordo a los primeros aviones *Tracker S2A,* exactamente unos cuantos del escuadrón 30 de los Estados Unidos, que vinieron a hacer ejercicios con vistas a que, a principios de 1960, la marina holandesa incorporara este tipo de avión. Todo fue estudiado a fondo y las pruebas de vuelo se llevaron a cabo con el mayor éxito, habiéndose ultimado todo el programa de pruebas en dos días. Con estos y otros ejercicios, el 6 de marzo pasó el «Doorman» a Port Everglades. La entrada en este puerto cercano a Miami fue mucho menos espectacular que al de Mayport. Bien es verdad que no por eso dejaron de visitarnos, en horas de «Open House», millares de estadounidenses. Y entre éstos el alcalde del pueblecito de Holland, que le entregó al comandante de la escuadra, como recuerdo ¡un par de zuecos!

El 10 de marzo la escuadra se hizo de nuevo hacia alta mar, para —sin dejar de hacer prácticas rumbo al Sur— llegar a la zona de maniobras cerca de Key West y las Antillas, donde estableció contacto con la Hr. Ms. «Van Speijk», la fragata que estaba por entonces estacionada en el Oeste. La acogida que tuvimos en las Antillas Holandesas fue, como de costumbre, muy cordial. Tras haber fondeado un fin de semana en la bahía de Caracas, el «Doorman» efectuó una visita a Aruba y unos días más tarde, el 27 de marzo, a las 6, el portaaviones entraba en la bahía de Santa Ana, siendo así el primero en pasar por el famoso puente Pontjesbrug. Otro alarde de pericia náutica, merced



Llega a bordo el primer S-2A "Tracker"

a un práctico de extraordinaria competencia. La escuadra escogió los muelles del Nuevo Puerto "Nieuwe Haven", donde quedó durante unos diez días para reparaciones menores. El segundo día de Pascuas se celebró una fiesta aérea muy lucida en el aeropuerto Dr. Albert Plesman, contribuyendo activamente a la misma los escuadrones 2 y 860 de a bordo.

En la madrugada del lunes 6 de abril, para pesar de muchos tripulantes, la escuadra abandonó "Dushi Corsow", poniendo rumbo hacia Cuba y echando el ancla después, por cuatro días, en la bahía de Guantánamo.

La única distracción que ofreció esta base estadounidense a los tripulantes de la escuadra 5 fue la de gastar dólares en la Navy Exchange, lo que se hizo con prontitud digna de mejor causa. Tan sólo trabajó aquí la banda de música Kado, la cual, después de haber efectuado en Curasao dos emisiones radiofónicas, actuó en esta base para la televisión norteamericana WGBY-Guantánamo. Esta emisión, que duró media hora, resultó un éxito, verificado aunque más no fuera por las muchas llamadas telefónicas entusiastas que inmediatamente despues se recibieron de los "espectadores".

Fue en este viaje cuando la nave capitana se vio obligada a cargar petróleo de un petrolero estadounidense. Al ir a trasvasar el petróleo, el petrolero estadounidense izó la bandera de la compañía Esso. Y nuestro comandante hizo en seguida dar por señales este parte: "What Esso is for your Navy, is Heinecken for ours" (lo que Esso es para vuestra Marina, lo es para la nuestra Heinecken —una marca holandesa de cerveza—). El comandante estadounidense replicó en el acto: "Wé want six cases anytime". No seis, sino siete fueron los cajas de cerveza que les mandamos, recibiendo en cambio una gran caja con doscientos cartones de cigarrillos que luego se repartieron entre la tripulación.

El 15 de abril se registró, estando aún en Cuba, el aterrizaje sobre cubierta número seis mil que ejecutó el teniente de navío J. C. de

Wolff, el mismo que más adelante en ese año había de tener tan trágico fin en un catapultaje. La semana de ejercicios en Guántanamo y sus alrededores fue muy provechosa para todos, y el 16 de abril abandonó la escuadra por última vez esta base, para regresar, vía Bermudas, a la patria. Poco más de un día después volvía a pasar por segunda vez el trópico de Cáncer, pero ahora en sentido inverso.

Un poco antes de ponerse el sol el 19 de abril pasaba la escuadra 5 por el mismo lugar en el que el 27 de enero había sucedido la desgracia con el *Avenger,* del escuadrón 2. Sobre cubierta se celebró una breve ceremonia conmemorativa, después de la cual, a manera de último saludo y en memoria de nuestro malogrado telegrafista, se depositó una corona en el mar. Durante los días 1 y 2 de mayo se realizó una amplia maniobra con la escuadra 1, y el 5 de mayo estábamos ya de vuelta en Rotterdam.

Entretanto, varios cabos del «Doorman» no se habían quedado quietos y elaboraron un plan de conjunto para recolectar dinero con el fin de procurarle un perro lazarillo a un ciego compatriota. Y cuando el comandante entregó, el 26 de mayo, un sobre a la administración del Fondo Real holandés para Perros Lazarillos, resultó que en ese sobre había dinero suficiente para comprar en seguida no uno sino dos perros de esa clase.

Iniciativas tan humanitarias y cordiales como ésta se habían de repetir varias veces en adelante.

Después de un período de reposo de unas tres semanas, la escuadra se hizo nuevamente a la mar para participar en la maniobra "Fair Wind IV", en cuya ocasión visitó Lossiemouth y Edimburgo. Durante esta maniobra de la OTAN, vino de nuevo en misión de inspección el príncipe Bernardo de Holanda, para lo que se trasladaba como "carga ligera" en uno de nuestros cazatorpederos, el Hr. Ms. «Gelderland». Era entonces comandante de este buque de guerra en aquellas maniobras el capitán de navío P. J. S. de Jong, quien aún sin acabar los ejercicios navales fue transportado a Holanda en uno de los aviones de a bordo. ¡A partir de entonces no hemos vuelto a ver más al capitán de Jong! El 29 de junio de 1959 fue nombrado secretario de estado de Defensa y con este nombramiento dio comienzo a una carrera política que había de llevarle, a menos de ocho años de distancia, a ser el jefe del Gobierno, que aún lo es hoy.

Después de un pequeño período de puerto, durante el cual el «Doorman» tuvo un nuevo comandante (capitán de navío J. G. Stegeman), el buque se trasladó otra vez a las boyas del Mosa. Allí, el lunes 24 de agosto de 1959, tuvo lugar el trágico incendio de gasolina en el que perdió la vida un marinero, no entre las llamas sino en el agua, a la que se tiró para salvarse del fuego, pero se ahogó.

Podíase pues —a pesar del incendio— partir hacia alta mar sin hacer alto, pero por desgracia se produjo el 28 de agosto otro percance a bordo, felizmente con buen desenlace para el piloto, pero el radar de la "isla" quedó tan perjudicado que hubo que regresar al astillero Wilton Fijemoord para su reparación.

Seis días más tarde zarpó y se hizo a la mar nuevamente para tomar parte en la maniobra "Shop Talk", que se realizó con unidades de la marina alemana. Terminada esta maniobra, los buques holandeses rindieron su primera visita a Alemania desde la última guerra. Tomamos rumbo, pues, hacia Hamburgo. Y el 24 de setiembre por la noche chocábamos en el río Elba con un pesquero belga, el «Frans Elsa», cuyos cinco tripulantes lamentablemente encontraron la muerte. Toda aquella noche y el día siguiente se estuvo buscando supervivientes de la catástrofe, pero en vano. Esta desgracia proyectó una gran sombra sobre la visita.

En el viaje de regreso a Holanda fue homenajeado a bordo, de manera grandiosa, el capellán de la flota P. Buyssen por parte de todos los tripulantes, en ocasión de celebrar sus veinticinco años de sacerdocio.

Como si ese año 1959 no nos hubiese traído ya bastantes infortunios, durante los ejercicios de vuelo de ambos escuadrones tuvo un accidente un «Seahawk», que a poco de partir cayó al agua y explotó, pereciendo su piloto.

Pasado un breve período de reposo en Rotterdam, el «Karel Doorman» se hizo de nuevo a la mar el 13 de octubre, primero para participar en maniobras que tenían lugar en aguas noruegas y luego para visitar Cristianía, Oslo y Horten. Con un tiempo infernal (¡viento fuerza 11!), pasamos luego a la costa occidental de Escocia, donde participaron en la maniobra "Sharp Squall 4", entre otros, el portaaviones canadiense «Bonaventure» y el navío británico «Bermuda».

A principios de diciembre volvió a Rotterdam, teniendo que quedarse una semana más de lo planeado debido al fuerte viento y al nivel de las aguas, anormalmente inferior, que impedían entrar en Den Helder.

Y en esta situación empezó el año 1960, año que para el «Karel Doorman» está bajo el signo de la vuelta al mundo, circunnavegación que había de durar desde el 50 de mayo hasta el 20 de diciembre.

Vía Las Palmas se puso rumbo hacia la isla Mauricio, pasando el Ecuador el 13 de junio. Aquí en Mauricio es donde nos vinieron a visitar Neptuno, su esposa Neptunia, su hija Neppie y asistentes de a bordo. Ya habían anunciado su llegada con este telegrama:

Al pasar el ecuador
vamos a subir a bordo:

a bautizar los bisoños
que aún no han pasado esa línea.
Gran ceremonia esperamos. ..
pero no olvidéis que estamos
con el gaznate en sequía!

Neptuno y su séquito estuvieron ocupados casi toda una jornada en bautizar a los marineros novatos, porque había que chapuzar en las aguas a casi seiscientos ochenta hombres. En torno al baño estaban los acólitos de Neptuno, los farsantes de confianza, dispuestos a asistir a los "neófitos..."; tirándolos al agua, naturalmente. La fiesta neptuniana degeneró, como de costumbre, en un ballet acuático, porque los "bautizados" se confabularon de pronto contra Neptuno y su séquito.

Dos días después de haber estado estirando las piernas por Port Louis (Mauricio), se puso rumbo a Fremantle (Australia). Como el sindicato portuario local se negó a prestar los servicios de remolque, el «Karel Doorman» se vio obligado a entrar por sus propios medios, lo que se efectuó de manera muy ingeniosa. Los pilotos del escuadrón 2 fueron invitados a tomar asiento en sus *Avengers* y a poner los motores de sus aparatos a todo gas. Con esto se consiguió una especie de enorme ventilador y el buque, bajo el griterío de unos cuantos centenares de espectadores en el puerto sorprendidos por el espectáculo, fue "aspirado" hacia su puesto de amarre.

La visita a Fremantle, desde el 12 hasta el 18 de julio, constituyó un punto culminante en este viaje, no sólo por la duración de la estadía —seis días enteros y verdaderos—, sino sobre todo por la excepcional hospitalidad con que la colonia holandesa acogió y festejó a la tripulación. Y cuando, por fin, volvió a hacerse a la mar, bien pronto llegamos al 2 de agosto, el día en que el «Karel Doorman» y dos cazatorpederos de escolta: el «Limburg» y el «Groningen», fondearon frente a la capital de Nueva Guinea, Hollandia. El lugar principal de destino se había alcanzado en un viaje feliz.

Casi dos meses se permaneció en aguas de Nueva Guinea, aprovechando esta pausa, naturalmente, para visitar, además de la capital, Biak y Manokwari.

Debido a la agitación indonesia en contra de la visita de la Escuadra 5 a Yokohama (Japón), ésta no pudo realizarse.

Ya estábamos en camino hacia el Japón cuando vino la contraorden, desde luego para gran decepción de las tripulaciones. Haciendo escala en Noumea (Nueva Caledonia), donde pudimos gozar a nuestras anchas de las danzas auténticas del Pacífico, pasamos a Sydney (Australia), quedándonos allí desde el 18 hasta el 22 de octubre.

Atravesar el Océano Pacífico nos costó más de tres semanas, tres se-

manas largas con sólo agua por tocias partes. El 9 de noviembre volvimos por fin a ver tierra; era la isla de Juan Fernández, a 340 millas al oeste de Chile. Aquí sólo pasamos unas horas en la rada, y los que quisieron estirar las piernas pudieron atravesar la isla de Robinson Crusoe, Luego vino la visita inolvidable a Valparaíso (Chile), del 11 al 16 de noviembre. En el curso de esta visita, el comandante de la escuadra hizo entrega al gobernador de Valparaíso de una cantidad de dinero recolectado entre los tripulantes de la escuadra, con el ruego de que tal cantidad se invirtiera en construir escuelas en las zonas destrozadas por los recientes graves terremotos. Este gesto fue, por supuesto, altamente apreciado.

Haciendo ejercicios de vuelo sobre la marcha, llegó nuestro portaaviones a Río de Janeiro, no sin antes, el 5 de octubre, haberse registrado el aterrizaje sobre cubierta número siete mil, ejecutado por el teniente de navío L. M. Haanraadts, del escuadrón 860.

También fue uno de los puntos culminantes del viaje la visita a Río, desde el 28 de noviembre al 3 de diciembre. ¡Lástima que al marchar no pudiéramos dejar de llevarnos una grúa del puerto!

El 20 de diciembre estaba el «Doorman» de vuelta en Holanda, después de haber navegado en total 47.600 millas marinas. En el viaje de vuelta al mundo, la escuadra venía acompañada por el petrolero «Mijdrecht» el cual tenía por misión no dejarnos, en aquellas grandes travesías, sin el fulgor de la lámpara de petróleo (!).

Del 20 de diciembre al 10 de abril de 1961, volvió al astillero Wilton Fijenoord, para un nuevo período de reparaciones.

Seguidamente, del 6 al 23 de junio, participó en la maniobra Fairwind VI, previas visitas al puerto francés de Cherbourg y Aarhuus (Dinamarca) y Estocolmo (Suecia), en cuyo puerto tuvo a bien honrarnos con su visita S.A.R. el príncipe Carlos Gustavo,, heredero del trono de Suecia. El viaje de otoño de 1961 tuvo por destino el Canadá; del l al 5 de setiembre, visita a Montreal primero, donde la nave despertó una vez más gran interés: 12.000 visitantes. Luego, visita a Halifax y, por fin, participación en la maniobra naval “Sharp Squall V”.

En 1962 otro viaje de primavera al Oeste. Después de visitar Trinidad, el «Doorman» hizo su primer viaje al Surinam. Y pasando por las Antillas y Norfolk (EE. UU.), de vuelta a la patria. En el otoño de ese mismo año, el «Doorman» participó por enésima vez en maniobras del Mediterráneo, y aprovechando la ocasión, visitó a dos nuevos países: Turquía (Estambul) y Grecia (Atenas).

El viaje primaveral de 1963 lo aprovechó el «Doorman» para visitar, entre otros lugares, Invergordon y Göteborg, tomando parte luego en las maniobras de junio «Midsummernightsdream», y en el curso de

estas maniobras volvió a inspeccionarnos S.A.R. el príncipe Bernardo de Holanda.

A continuación la inolvidable visita a Greenock, o mejor dicho, la inolvidable partida de Greenock, con la mitad de la población femenina de Greenock que acudió a despedir a la tripulación. Después de una visita a las ciudades de Moville y Londonderry, de Irlanda del Norte, tomó el «Doorman» rumbo al Canal de la Mancha, hacia el Sur, visitando el puerto de piratas Penzance, en donde se encontró también con el Hr. Ms. «De Ruyter».

Tras unos días de descanso en Holanda, la escuadra volvió a la parte septentrional del Mar del Norte, para participar en la maniobra "Flatrock". En esta ocasión estuvo tan al norte, que el reloj podía dar la vuelta completa a la esfera, con luz diurna. El siguiente fin de semana lo pasamos en Copenhague, y por cierto que nos lo habíamos ganado.

El viaje en la primavera de 1964 llevó al «Doorman» de nuevo a las Antillas Holandesas. Y desde el 21 de setiembre siguiente hasta el 2 de octubre, tomó parte en las grandes maniobras de la OTAN "Striking Fleet", con buques de guerra de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Bélgica, Noruega y Dinamarca.

En el viaje del otoño siguiente formaba parte de la escuadra también el Hr. Ms. «Poolster», y el viaje transcurrió por el océano Atlántico, visitando en especial Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y Casablanca.

El viaje en la primavera de 1965 no fue ya por regiones cálidas, sino hacia el norte, visitando lugares ya bien conocidos, tales como Invergordon, Edimburgo, Bergen y Oslo.

El 17 de marzo de 1965, fue al sargento Gongrijp a quien le cupo el honor de ejecutar el aterrizaje sobre cubierta número ocho mil.

En este viaje, sin embargo, el «Doorman» sufrió otro percance. Al entrar en el fiordo de Oslo, el 19 de marzo, el buque varó en medio de una niebla espesísima. No obstante, los daños pudieron ser reparados tan de prisa, que el viaje planeado del 10 de mayo al 1° de julio para visitar Plymouth, Gibraltar y Cádiz, pudo tener lugar sin ninguna demora. En el curso de esta expedición, tomó parte en la maniobra "Windmill I". En el otoño el buque volvió a Hamburgo, aparte de las ttes visitas que hizo a Plymouth, en ocasión de haber participado en la maniobra "Tótem Pole", en el océano Atlántico, cerca del Lands-end.

El 10 de marzo de 1966 el «Doorman» pasó a ser sometido a otro período de reparaciones que tardó un año, con el fin de estar dispuesto a cumplir con su misión hasta el final de su carrera, fijado para 1970. En esa oportunidad se tuvo que renovar también las calderas, por haberse comprobado la existencia de grietas en los colectores de vapor.

El 24 de mayo de 1967, el «Doorman» se encontraba ya rejuvenecido en Portsmouth y al otoño siguiente emprendió un crucero por el Mediterráneo, visitando en particular Lisboa, Toulon y Barcelona.

Durante los días 13 y 14 de noviembre visitó a la escuadra el príncipe Bernardo.

Tras el viaje de primavera de 1968, en el que se hizo una visita a Las Palmas, el «Doorman» regresó a fines de marzo a Den Helder. Regresó definitivamente, pero entonces todavía no lo sabíamos.

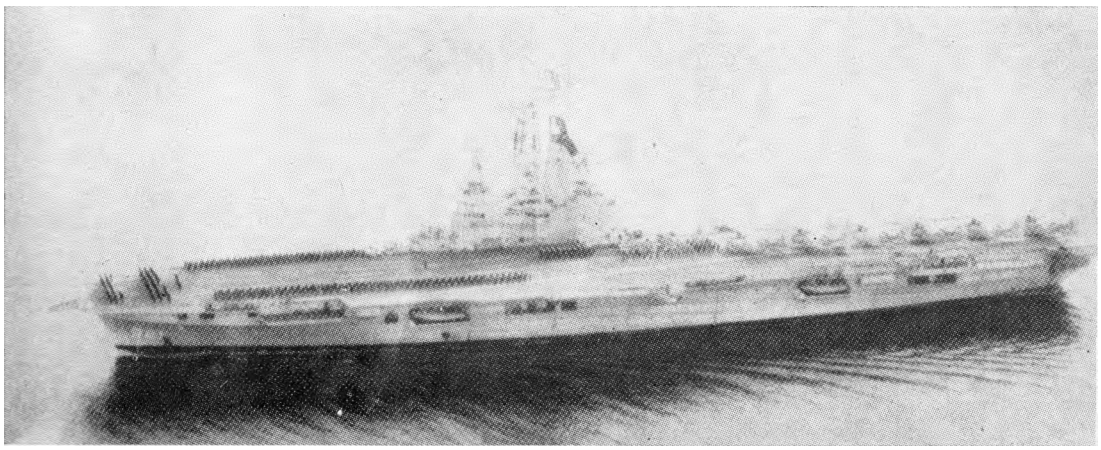
El 1° de abril, la clínica comarcal "De plantage" recibió 2.500 florines recogidos a bordo durante las siete semanas del viaje de primavera, destinados a la adquisición de un carrito propulsado eléctricamente para un inválido. La iniciativa la tomaron el ayudante electricista J. Kragt y el furriel de primera clase J. H. Mellart.

Todo estaba dispuesto para emprender a principios de mayo el viaje de verano, cuando el 29 de abril, a las seis y cuarto de la tarde, se produjo "el principio del fin", a saber: un incendio en el compartimiento de máquinas de proa.

Pero esto habría sido definitivo, si a las dos y cuarto de la noche no hubiese estallado otro incendio en el compartimiento de máquinas de popa.

Todo el mundo coincidió en pensar que el incendio había sido provocado adrede, pero sin razón, según se pudo comprobar posteriormente. El caso es que la suerte del Hr. Ms. «Karel Doorman» estaba echada.

El 5 de junio —una semana después del vigésimo aniversario de su incorporación a la marina holandesa— las autoridades navales holandesas comunicaron oficialmente su intención de retirarlo de servicio.



¡Qué final tan poco glorioso para un buque con una foja de servicios tan brillante!

En 20 años, sobre la cubierta del «Doorman» se han realizado 8.668 aterrizajes, habiéndose sobrepasado, por otra parte, los 8.000 catapultajes. ¡Qué poco imaginábamos que el último despegue sería el que hizo el 15 de marzo de 1968 el teniente de navío J. J. P. Quéré a bordo de un *S2A 161*, y que el último helicóptero en abandonar la cubierta del «Karel Doorman» sería el que pilotaba el teniente de navío H. R. Moquette!

Con la puesta fuera de servicio del Hr. Ms. «Karel Doorman», se ha doblado una importante página en la historia de la Real Marina Holandesa.

Muchos son los que han servido a bordo, los unos con gratos recuerdos, los otros con recuerdos menos gratos. Pero todos recordarán a menudo con melancolía el "gran buque".

Líderes y Liderazgo

Por el Capitán de Corbeta ENRIQUE ORTIZ DE MARCO

Los roles de los líderes y los motivos de los individuos para ser líderes varían tanto como las infinitas facetas que presenta la personalidad humana. Diferentes personas encontrarán diferentes motivos, y algunos roles serán adecuados para personas dominantes; otros, para los que desean prestigio o publicidad; y otros, para los que se prestan a ser conciliadores o mediadores. El liderazgo, en esencia, es un proceso de influencia, y el líder es aquel que influye más de lo que es influido.

Es un error muy generalizado considerar al líder en función de una serie de características personales, y hay quienes han centrado su atención en las condiciones psicológicas del individuo y hasta han encontrado un conjunto de caracteres comunes a los líderes como si hubieran logrado descubrir una ley universal para la determinación del liderazgo.

Si nos preguntáramos cuáles son las cualidades de los hombres que los hacen aceptables como líderes, estaríamos reduciendo el problema del liderazgo a un fenómeno de carácter personal. Y en realidad el liderazgo se entiende mejor apuntando hacia el rol que debe satisfacer.

Estudios realizados sobre los rasgos propios de los líderes, dieron por resultado una coincidencia de caracteres personales muy pobre en las diferentes experiencias. Algunos encuestados opinaron, por ejemplo, que el líder debía ser agresivo, y otros que debía ser moderado. Lo que ocurre es que hay grupos que necesitan líderes agresivos y otros que los necesitan moderados; y en algunos grupos los líderes toman decisiones, y en otros sólo las sugieren.

Dejando de lado los rasgos individuales, el psicólogo social Brown sostiene que los líderes están caracterizados por dos tipos de relaciones con los seguidores:

Primero. El líder debe ser miembro del grupo, debe tener la condición de pertenencia al "in-group" y aceptar sus normas y pautas de conducta; y

Segundo. Debe sobresalir en una o más características (el más fuerte, o el más brillante, o el mejor orador, etc.).

En todos los grupos sociales podemos observar algún tipo de diferenciación de roles, y un líder es aquel cuyo rol está diferenciado aún más, es decir, que el rol del líder está diferenciado también pero de una manera especial.

Si consideramos pues al grupo social como un sistema de roles, podríamos ver al liderazgo como la asunción de roles especialmente diferenciados.

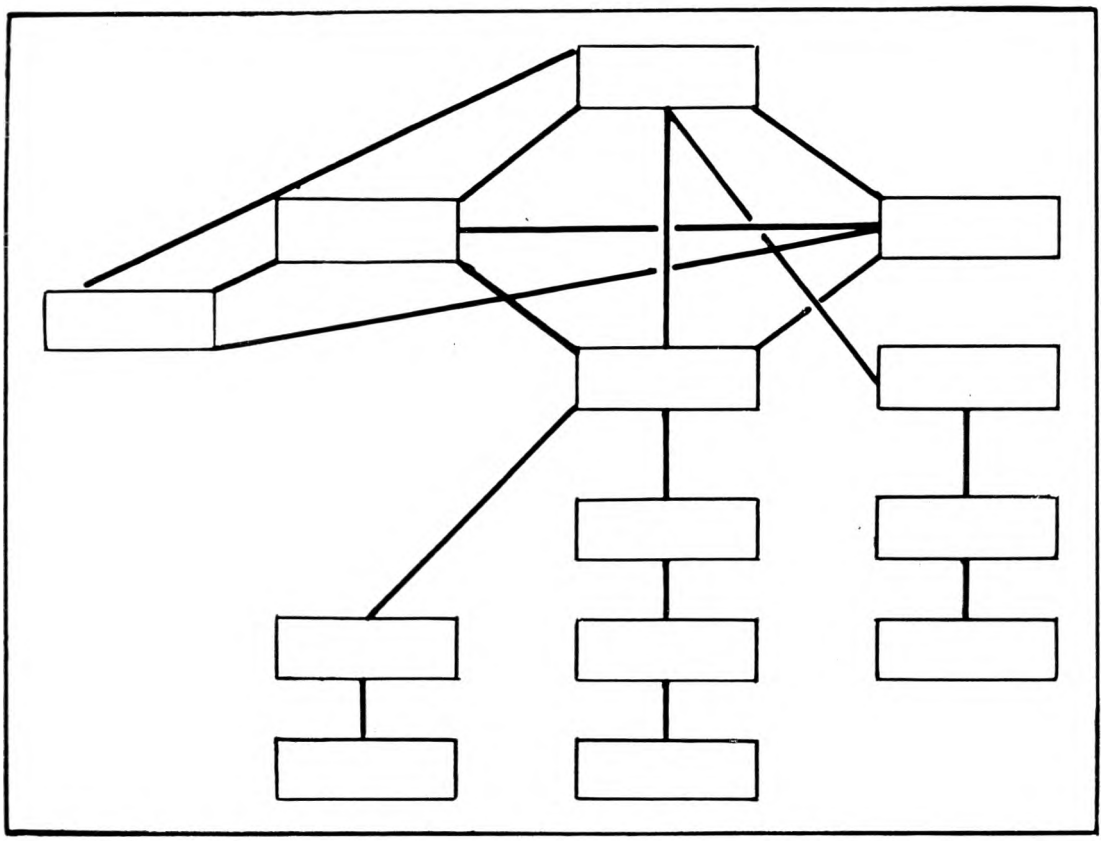
Existe un estudio realizado en la década del 30 en una ciudad del este de los Estados Unidos por el sociólogo Whyte, que se interesó por los sectores que presentaban síntomas de desorganización social. Y a tal efecto eligió un barrio pobre con altos índices de delincuencia.[1]

En este tipo de investigaciones, se trata de comprender el fenómeno desde un enfoque sociológico, en el que no se elaboran juicios de valor, y no se analiza por lo tanto el contenido moral. Así se podría estudiar, como fenómeno de liderazgo, tanto el de un delincuente en su grupo

[1] T. M. NEWCOMB: *Manual de psicología social,* tomo II, pp. 564 y 753, Eudeba.

criminal, como el de un paranoico como Hitler en una sociedad enferma como la Alemania de su época. Sólo así se podrían descubrir las características del fenómeno en su totalidad.

Whyte consiguió ser aceptado en una pandilla de muchachos de veinte años, solteros, y que trabajaban esporádicamente. Esta "barra de la esquina" o "pandilla de la esquina", tenía su estructura interna como lo indica el gráfico que sigue, donde puede verse el "status" relativo de cada miembro.



Los miembros de esta pandilla sabían que eran considerados "guapos", en su sentido peyorativo, y se sentían orgullosos de esa guapeza encontrando más razones en la autoaprobación del grupo que en la desaprobación de los vecinos de la zona. Los sucesivos líderes habían poseído por lo tanto la cualidad de la rudeza, además de la capacidad

para organizar y para mantener al grupo alrededor de aquellas actividades que resultaran apropiadas.

Pero Whyte deja constancia, no obstante, que la rudeza o la guapeza no es cualidad suficiente para el liderazgo, como tampoco es líder el que pelea mejor. Se trata, además, de un hombre que se comporta de acuerdo con el código del grupo y que es celoso vigilante de su cumplimiento por parte de los demás. Las normas de este código son más imperativas y tienen mayor obligatoriedad para el líder que para los miembros de menor prestigio, los cuales aceptan también las normas y pautas ele conducta del grupo, y tienen además su "status" y su rol dentro del sistema.

Dejando de lado el estudio de Whyte y retomando nuestro análisis, podemos decir que los roles de los líderes y los motivos de los individuos para ser líderes varían tanto como las infinitas facetas que presenta la personalidad humana. Diferentes personas encontrarán diferentes motivos, y algunos roles serán especiales para personas dominantes; otros para los que desean prestigio o publicidad; y otros para los que se prestan a ser conciliadores o mediadores.

Se podrán encontrar factores comunes en los roles de líder, pero no en los rasgos o motivos personales, sino en la relación líder-seguidor.

En resumen, siguiendo a Newcomb, podemos concluir que cualquier rol es un rol de líder, si se dan tres condiciones:

1 - El rol de miembro del grupo.

2 - El "status" sobresaliente dentro del grupo.

3 - La dependencia compartida de él, para las funciones que hacen a los fines del grupo.

Por otra parte, para que se dé el liderazgo, tienen que concurrir varios factores, a saber:

1) El yo (del líder);

2) las circunstancias (del grupo social);

3) y los otros (seguidores del líder o componentes del grupo social).

El yo, porque el hombre que habrá de conducir al grupo deberá sobresalir en algunas características que son las necesarias para esa coyuntura; las circunstancias por las que atraviesa el grupo o frente a las cuales éste se encuentra, que harán que surja ese líder y no otro; y los seguidores, que son los que tienen actitudes, expectativas, necesidades, que habrán de ser interpretadas en su justa medida para ser conducidos a las metas deseadas.

El liderazgo, en esencia, es un proceso de influencia, y el líder es aquel que influye más de lo que es influido. En toda interacción social tenemos un proceso de influencia mutua. Dos personas que interac-

donan, instintivamente están influenciándose mutuamente, están midiéndose inconscientemente para ver quién domina a quién. El mismo concepto de interacción social nos lo explica: es la acción que produce una acción o cambio en otra entidad. Permanentemente nos encontramos en un proceso de interacción social, que creará relaciones duraderas o efímeras según el tipo de que se trate, aunque a nosotros nos interesan las duraderas, ya que no nos preocupa ese tipo de interacción efímero que se da, por ejemplo, con el individuo que entra en un negocio a comprar un paquete de cigarrillos y allí termina.

El líder influencia a todo el grupo, es el que influye más de lo que es influido; es el que mejor interpreta las pautas de conducta del grupo; es el que mejor interpreta las aspiraciones, actitudes y necesidades del grupo para conducirlo a la meta deseada (hablamos de metas del grupo y no de metas de la organización, porque estamos refiriéndonos al liderazgo y no a la jefatura, conceptos que habremos de distinguir más adelante).

Homans sostiene que el líder es el hombre que, en términos generales, actúa de acuerdo con el patrón de conducta valorado por el grupo.

W. Mills sostiene que el liderazgo puede ser:

1) Conocido o desconocido por el líder y el seguidor;
2) que esta relación puede ser además inmediata o a larga distancia;
3) en una coyuntura de la vida de ambos;
4) sólo en la vida del seguidor;
5) mucho después de la vida del líder;
6) puede afectar sólo una decisión momentánea;
7) puede dominar la vida del seguidor.

Líderes los encontraremos en todos los niveles y en todos los grupos sociales. Particularmente dentro de una asociación o grupo secundario o grupo social extenso, como se lo quiera llamar, podremos encontrar infinidad de grupos primarios que interaccionan "cara a cara", donde hallaremos sus correspondientes líderes. Que serán líderes de pequeños grupos, con peso relativo en el todo al que pertenecen, pero que tienen su importancia en su grupo, y resulta muy conveniente detectarlos.

En todos los grupos, salvo en los muy amplios, existe un acuerdo tácito sobre quién es la persona más indicada para ejercer el liderazgo.

Todas las situaciones de poder no implican liderazgo. Así, el poder que tiene un automovilista sobre un peatón no significa liderazgo.

Si entendemos por poder la capacidad de imponer la propia voluntad aun en contra de la voluntad de los demás, el liderazgo no incluye a ese tipo de poder.

La coerción del fuerte sobre el débil, ya sea física o económica, es poder en estado puro, y no constituye una relación entre líder y seguidor.

Si entendemos por dominación a la probabilidad de ser obedecido, y si aceptamos que esta dominación pasa a ser disciplina cuando, en un grupo humano, la obediencia se presta en forma habitual y sin resistencia, el jefe tiene dominación a través del poder de coerción que le da el aparato legal que lo respalda. Y el líder también tiene probabilidad de ser obedecido, pero por el consentimiento de sus seguidores, ya que corrige la desobediencia, no por el poder de coerción que le da la ley, sino mediante la sanción social del grupo, que muchas veces es más fuerte que la sanción legal. Por tanto tiene dominación.

Además, cuando el seguidor acepta el derecho del líder a influir sobre su conducta, atribuimos al líder poder legitimado, o autoridad, según W. Mills. De donde la legitimidad se viene a dar a través del consenso.

Para Max Weber hay tres grandes tipos de dominación que dependen clel tipo de legitimidad reclamada:

1 - Racional
2 - Tradicional
3 - Carismática

1.-Dominación racional

El eje fundamental está en la ley. El hombre, con su razón, puede descubrir qué es derecho y qué no es derecho; el que manda está sujeto al derecho; el que obedece obedece al derecho; el que manda lo hace dentro de un campo de competencia limitado, y fuera de esa zona no tiene facultades para mandar. Todo descansa en la creencia de la legalidad de las ordenaciones estatuidas, y de los derechos de mando de la autoridad designada como legítima por esas ordenaciones.

2.- Dominación tradicional

Descansa en la legitimidad de tradiciones que vienen de largos años; en la legitimidad de los designados por esas tradiciones. El gobernante manda por derecho propio, porque la tradición lo ha designado.

3.- Dominación carismática

Descansa en la entrega fuera de lo normal, a determinadas calidades de aquel que domina. Estas calidades son consideradas como algo extraordinario e inclusive sobrehumanas. Estas calidades pueden ser creencias en la santidad, en el heroísmo, en el ejemplo del que domina,

La legitimidad pertenece a la persona con carisma por la posesión de estas calidades, y ahí está el fundamento de la obediencia a su mandato. Se espera del líder que obre mágicamente. Es una cuestión de fe.

Hasta ahora hemos hablado de jefe y de líder como dos cosas distintas. ¿Acaso no significan lo mismo? En el lenguaje corriente puede que se le dé a ambos términos el mismo significado, pero desde el punto de vista de nuestro análisis no significan lo mismo.

El liderazgo es de naturaleza informal, implica la aceptación del grupo. La jefatura, en cambio, es de naturaleza formal y se transmite culturalmente.

Antes de continuar, veamos con qué sentido usamos la palabra cultura. Vulgarmente se entiende que una persona tiene cultura cuando es refinada o cultivada, y aunque esta interpretación es correcta, no es el significado que le estamos dando. El nuevo concepto de cultura mucho lo han construido los antropólogos culturales, de manera que en su aceptación sociológica y antropológica es el conjunto de todo lo que se aprende en sociedad. Es esa herencia social que se transmite de generación en generación. A propósito, existe una definición de cultura muy clara, que pertenece a Edward Tylor, y que ayudará a comprender su concepto. Dice que: "Cultura es la completa totalidad que incluye conocimiento, creencia, arte, moral, ley, costumbre y toda otra habilidad y hábitos adquiridos por el hombre como miembro de una sociedad."

La jefatura entonces es de naturaleza formal, se transmite culturalmente, y no se relaciona con la persona que la desempeña, porque es de carácter "organizacional". Obedecemos al gerente porque es gerente, y al capataz porque es capataz. Pero si surge alguna emergencia o peligro, no es raro que aparezca y se acepte como líder al hombre más adecuado para hacer frente a la circunstancia.

Debemos también hacer una distinción entre el liderazgo determinado por el rol y el rol determinado por el liderazgo, entendiendo a la palabra rol en su acepción sociológica, es decir, el papel que el individuo desempeña, la conducta esperada. En todos los grupos los miembros desempeñan roles y ocupan "status".

El jefe instituido, o determinado por el rol, no es considerado líder por algunos autores que prefieren denominarlo "agente de la autoridad" y a sus seguidores llamarlos "subordinados". Pero puede ocurrir que un líder instituido cumpla su rol estrictamente sin crear nada nuevo, en cuyo caso estamos frente al "agente de la autoridad" o frente a un "símbolo de autoridad". Y puede suceder, por el contrario, que un líder instituido modifique algunos aspectos del rol institucionalizado y cree nuevos matices del mismo, con lo cual en cierta medida está determinando al rol, como en el ejemplo del presidente F. D. Roosevelt.

Son los dos extremos. El primero es el rol rígido, en el que la persona lo desempeña como se le exige, que es el caso del burócrata puntilloso; y el segundo es el rol flexible, que el hombre realiza con un estilo personal extendiéndose más allá de lo que se espera.

Finalmente, podemos agregar que el líder es el mediador entre los miembros de su grupo y la sociedad, y resulta responsable por lo que ocurre en la unidad que dirige. Es responsable frente a los *grupos de referencia* globales más poderosos. Y vamos a hacer un paréntesis, para referirnos al concepto de grupo de referencia.

El grupo de referencia surge de un estudio realizado durante la segunda guerra mundial por un grupo de sociólogos norteamericanos, que se trasladaron al teatro de operaciones para la determinación de las causas de ciertos desajustes que se observaban en las tropas norteamericanas.

El caso que nos preocupa es la obra *The American Soldier,* cuyos dos volúmenes fueron publicados en 1949 por la Princeton University Press. Los autores del primer volumen, *Adjustment During Army Life*, son S. A. Stouífcr, E. A. Suchman, L. C. De Vinney, S. A. Star y R. M. Williams Jr. Los del segundo volumen, titulado *Combat and its Aftermath,* son A. S. Stoulíer, A. A. Lumsdaine, M. H. Lumsdaine, R. M. Williams Jr., M. B. Smith, I. L. Janis, S. A. Star y L. S. Cottrell.

Hay numerosas investigaciones en *The American Soldier* que tienen relación con la teoría del *grupo de referencia.*

Robert K. Mcrton dice que el concepto de *grupo de referencia* se originó en el campo de la psicología social, pero que este concepto tiene también un lugar distintivo en la teoría de la sociología. Y que las teorías socio-psicológica y sociológica de los grupos de referencia en parte se unen y en parte se complementan.

Agrega Mcrton que la expresión consagrada "grupo de referencia" tiene algo de inapropiado, porque se aplica no sólo a grupos, sino también a individuos y a categorías sociales.

Es decir, aclarando un poco al lector con algún ejemplo, puede ser "grupo de referencia" ya sea un grupo pequeño, un artista, un político, una potencia extranjera, el ejército, la marina, etcétera.

Pero antes deberíamos haber dicho que la teoría del grupo de referencia dice que el individuo, al analizar su propia situación y al adherirse a una norma soc ial determinada, lo hace "en referencia" a un grupo (o persona) frente al cual está predispuesto de una manera psicológicamente favorable.

Volviendo a la obra *The American Soldier* tomaremos de allí algunos pocos casos, cuyo análisis nos permitirá ver con mayor claridad el alcance de la investigación. Debemos aclarar que dichas investigaciones

estaban destinadas a estudiar los sentimientos y actitudes de los soldados norteamericanos. Por ejemplo, sus actitudes hacia el reclutamiento, o sus estímulos por las posibilidades de ascenso, durante la segunda guerra mundial.

Se supuso, además, que los sistemas de referencia para los soldados observados eran de tres clases. En primer lugar están los casos en que las actitudes o los juicios de los hombres se consideraron influidos por la comparación con la situación de otros con quienes estaban en *asociación real,* en relaciones sociales constantes, tales como "los amigos civiles casados" del soldado, o las "amistades" del individuo no graduado de escuela primaria superior. En segundo lugar está la comparación con los hombres que en algún modo eran de la *misma posición,* o de la misma *categoría social,* como el caso del capitán que compara su suerte "con la de otros capitanes", aunque no era necesario que estuvieran en interacción social directa. Y en tercer lugar, se supone la comparación con quienes en algún modo guardaban una *posición diferente* o *tenían diferente categoría social*, como en el caso del soldado que no combate, comparado con los hombres que combaten.

Pasemos, pues, a exponer algunos casos, en forma resumida:

Caso A - El hombre casado que discute la legitimidad de su reclutamiento.

Toma esta actitud porque se compara, es decir, toma como grupo de referencia a otros individuos casados que aún están en la vida civil y que escaparon por completo al reclutamiento; o a hombres solteros del ejército cuyo llamado a las armas no exigió un sacrificio comparable al suyo.

Caso B - Sobre las oportunidades de ascenso.

La pregunta fue la siguiente: "¿Cree usted que un soldado inteligente tiene buenas probabilidades de ascender?"

La investigación demostró que para cada nivel de antigüedad, categoría o instrucción "cuanto menor es la oportunidad de ascenso que ofrece una rama, más favorable tiende a ser la opinión sobre la oportunidad de ascenso".

Este resultado paradójico se debe a que esas opiniones representan una relación entre sus expectativas y sus logros *en relación con otros que están en la misma situación que ellos.*

Así, aunque el cuerpo aéreo tenía una proporción muy alta de ascensos, los individuos pertenecientes a él criticaron en forma mucho más decidida las posibilidades de ascenso que, por ejemplo, los individuos de la policía militar, donde las posibilidades objetivas de ascenso "eran aproximadamente peores que en cualquier otra rama del ejército".

Este resultado anómalo fue el que sugirió la hipótesis de que las valoraciones de las posibilidades de ascenso son una función de las expectativas y las realizaciones "en relación con otros que están en la misma situación que ellos".

Caso C - Grupos antagónicos de referencia. Diferencias de actitudes de soldados no combatientes en el extranjero y de soldados estacionados en los Estados Unidos.

Los soldados en tierras extranjeras sufrían una ruptura mayor de los vínculos familiares y de los atractivos de la vida en su país, en relación con los soldados que estaban todavía en los Estados Unidos. Pero los soldados en el extranjero que no habían entrado en combate sufrían muchas menos privaciones en relación con los soldados en acción.

Sin embargo, los soldados en el extranjero que todavía no habían entrado en acción se quejaban de su suerte, porque tomaban como grupo de referencia a los que habían quedado estacionados en los Estados Unidos, y no a los que se encontraban en el extranjero en acción. Es decir, que las tropas acantonadas en el extranjero, pero que no combatían todavía, eran afectadas por dos contextos de comparación, que operaban en sentido contrapuesto.

Recapitulando entonces y volviendo a nuestro tema, habíamos dicho que el líder es el mediador entre los miembros de su grupo y la sociedad, y resulta responsable por lo que ocurre en la unidad que dirige. Es responsable frente a los *grupos de referencia* globales más poderosos.

Para explicar las funciones del líder como nexo entre su grupo y la sociedad, W. Mills recurre incluso al concepto del *otro generalizado,* lo que nos obliga a una previa explicación de su significado.

La imagen de sí mismo se desarrolla y cambia cuando la persona se da cuenta, a través de Las experiencias sociales, de las expectativas y evaluaciones de los otros. Según la forma en que actúe, los otros la recompensan o la castigan.

De manera que a medida que la persona madura, la imagen de sí mismo va surgiendo de las imágenes (de él) que los *otros* le presentan, por medio de sus gestos de aprobación o desaprobación.

La idea social del sí mismo, está *limitada* a aquellas evaluaciones de "otros" que, en alguna medida, son *significativos* para la persona. Así llegamos pues al *otro significativo.* En algunas sociedades y familias, la madre es el *otro más significativo* para el bebé y el niño. Pero cuando la persona crece, comienzan a operar una variedad de otros significativos.

La imagen de sí mismo que ya posee una persona (y que estima) la lleva a seleccionar a aquellos otros que confirman esa imagen (o la favorecen). Esto lleva a la persona a ignorar, si puede, a los otros que

no valoran la imagen apreciada de sí mismo. Y evita así, lo mejor que puede, a los enemigos de la imagen de sí mismo que aprecia.

Pero esto no es tan simple, porque una persona no puede elegir todas sus relaciones, y algunas le son impuestas por razones ajenas a su voluntad.

Ya hemos dicho que los *otros significativos* son aquellos a los cuales la persona presta atención, porque sus evaluaciones coinciden con sus propias evaluaciones.

Vamos a denominar o*tros autoritarios* a aquellos otros significativos cuyas evaluaciones sancionan nuestras conductas y deseos.

El *otro generalizado* está compuesto por una integración de las evaluaciones y valores de los otros significativos de la persona, y especialmente de los autoritarios.

La experiencia de este otro generalizado, es la experiencia de las evaluaciones de otros no presentes inmediatamente; pero que, sin embargo, facilitan o no nuestras propias evaluaciones (e imágenes de nosotros mismos).

Cuando una persona realiza un acto que no coincide con las normas esperadas, puede experimentar una desaprobación de sí mismo. Esto significa que la generalidad de sus otros significativos y autoritarios esperaba otro acto.

Y si los otros que han sido más significativos para una persona han sido muy prohibitivos, la persona puede estar agobiada por sentimientos de culpa.

El otro generalizado puede cambiar cuando se agregan nuevas evaluaciones a las ya existentes (las viejas evaluaciones se desprenden). Este cambio en la composición del otro generalizado puede ocurrir debido al crecimiento o a la maduración de la persona.

Dice W. Mills que este término, *otro generalizado,* es una invención de H. Mead, aunque el uso del término por parte de Mills difiere del de Mead.

El *otro generalizado* está apuntando al *superyo.*

Aclara W. Mills que algunos freudianos restringen los otros significativos que por sus evaluaciones configurarán (o sedimentarán) un otro generalizado (o super-yo), a una o dos personas, y que sitúan esas influencias en la fase de la niñez. Así se concibe el otro generalizado como compuesto por los padres autoritarios o prohibitivos. Y agrega W. Mills que la posición de Freud excluía estas bases del super-yo que estamos considerando.

Vamos pues al concepto psicoanalítico del *super-yo,* con una breve referencia freudiana.

Freud establece la división de la personalidad psíquica. Divide la estructura psíquica en: Ello *(Es),* Yo *(Ich)* y Super-yo (*Ueber-Ich*).

El *Ello,* en concepto de Freud, es la fuente inconsciente y desorganizada de la libido[2]; comprende los impulsos y deseos que no son aceptados en la vida consciente, o que de allí fueron expulsados (reprimidos).

El juicio y la actividad consciente del *Yo* constituyen el freno entre el instinto ciego y la realidad exterior. Sin este freno el *Ello,* en su impulso hacia la satisfacción, se estrellaría contra la realidad.

El tercer sector de la personalidad es el *super-yo* o *super-ego,* cuyo contenido comprende las normas sociales tal como se encuentran encarnadas en la imagen del padre.

De manera que el *Ello* es la parte instintiva. Cuando se nace ya se tiene ese bagaje de libido. Luego se le suma la etapa clel *Yo,* del yo distinto de los demás. Es la etapa consciente, Ja razón, la reflexión. El *super-yo* es el Yo actuando en sociedad. Son las reglas morales y sociales en la imagen del padre. Son los ideales que el *Yo* desearía ser, lo más elevado, la distinción entre el bien y el mal. Es la idealización del padre.

Lo central del momento consciente es el *Yo;* lo central de lo ideal es el *super-yo*; lo central de la libido es el *Ello.* El equilibrio clel *Yo* está entre el *Ello* y el *Super-yo.*

Habíamos dicho que W. Mills, para explicar las funciones del líder como nexo entre el grupo y la sociedad, recurre al concepto del "otro generalizado"'.

En efecto, este autor sostiene que en cierta forma se ejerce una presión sobre el líder del grupo primario, para que introduzca en el *otro generalizado* de sus seguidores, elementos del *otro generalizado* de los grupos de referencia (de Estado, de la Iglesia, etcétera).

Y agrega que el líder se convierte en una cinta de transmisión, para

[2] *Libido:* Lo sexual no es sólo lo genésico. Por eso Freud utilizó la palabra 'libido" para abarcar todas las manifestaciones sexuales. Podemos llamar a la libido, impulso al placer.

Los impulsos al placer son, por orden de aparición:

1 - Libido oral.
2 - Libido anal.
3 - Libido genital, con tres fases: { autoerótica, homosexual, heterosexual

Las regiones del cuerpo que proporcionan placer se denominan *erógenas.*

La libido sexual puede transformarse en actividad psíquica. Y a esta transformación Freud la llamó *sublimación.* Por el contrario, la actividad psíquica puede transformase en libido, como en el caso de las fantasías eróticas. Freud denomina *sublimación* al proceso que realizaría la transformación de la energía sexual o libido en actividad superior espiritual o cultural, es decir, actividades socialmente aceptadas.

introducir en el pequeño grupo normas, pautas y valores del grupo social más extenso.

Finalmente, conviene destacar que la imagen que se tiene de un líder no siempre se ajusta a la significación que debiera tener considerada objetivamente, y así se dan pequeños líderes con imágenes grandes o infladas, y grandes líderes con imágenes pequeñas o desinfladas. Por supuesto que todo esto tiene mucho que ver con los fabricantes de opinión, que utilizando los medios de comunicación de masa difunden imágenes caprichosamente.

Siguiendo a W. Mills, si queremos comprender cualquier fenómeno de liderazgo, debemos hacernos las siguientes preguntas:

1 - *Contexto*

¿En qué contexto surge el líder? ¿Modificó el contexto existente o llegó a líder sin modificar el contexto?

2 - *Rol*

¿Cuáles son los rasgos salientes de su rol como líder?

¿Dirige a los otros sólo en la opinión o también en la actividad?

¿Creó el rol, o lo encontró ya determinado?

Si lo encontró determinado, ¿lo modificó o amplió en algo?

3 - *El hombre*

¿Cómo llegó ese hombre a estar en ese rol?

¿Cómo fue reclutado para él?

¿Qué rasgos de carácter fueron importantes para que asumiera ese rol? ¿Y para que continúe desempeñándolo?

4 - *Imágenes*

¿Qué imagen tienen de él los seguidores, como hombre y como líder?

¿Por qué le obedecen?

¿Qué técnicas usa para difundir esa imagen?

Resumiendo tolo lo expuesto, podemos entonces concluir:

1 - Una cosa es jefatura y otra liderazgo, aunque en algunos casos pueden coincidir.

2 - Hay líderes formales y líderes informales.

3 - Hay líderes determinados por el rol, y roles determinados por el líder.

4 - El rol de líder implica tres condiciones:

a) El rol del miembro del grupo;

b) El "status" sobresaliente dentro del grupo;

c) La dependencia compartida de él, para las funciones que hacen a los fines del grupo.

5 - Para que se dé el liderazgo tienen que concurrir varios factores:

a) El yo (del líder);

b) Las circunstancias (del grupo social);

c) Los otros (los seguidores).

6 - El liderazgo es la asunción de roles especialmente diferenciados. Es también un proceso de influencia, que en una determinada circunstancia va dirigido hacia la obtención de ciertas metas.

7 - La esencia del liderazgo es la influencia.

8 - El líder es el que influye más de lo que es influido; es el que mejor interpreta las pautas de conducta del grupo, es el que está de acuerdo con el patrón de conducta valorado por el grupo.

9 - En todos los grupos hay un líder, formal o informal.

10 - El liderazgo puede ser:

a) Conocido o desconocido por el líder y el seguidor;

b) La relación puede ser inmediata o a larga distancia;

c) Puede darse en una coyuntura de la vida de ambos;

d) Sólo en la vida del seguidor;

e) Mucho después de la vida del líder;

j) Puede afectar sólo una decisión momentánea.

g) Puede dominar la vida del seguidor.

11 - Las metas del grupo pueden ser las metas de la organización, o estar en conflicto con ellas.

12 - La coerción del fuerte sobre el débil, ya sea física o económica, es poder puro, y no constituye una relación entre líder y seguidor.

13 - Cuando el seguidor acepta el derecho del líder a influir sobre su conducta, atribuimos al líder poder legitimado o autoridad.

14 - El líder es el mediador entre los miembros de su grupo y la sociedad, y resulta responsable por lo que ocurre en la unidad que dirige.

15 - El líder se convierte en una "cinta de transmisión" para introducir en el grupo primario normas y pautas del grupo social más extenso.

16 - Se ejerce presión, en cierta forma, para que el líder introduzca, en el "otro generalizado" de sus seguidores, elementos del "otro generalizado" de los grupos de referencia.

BIBLIOGRAFÍA

1) H. GERTH Y C. WRIGHT MILLS: *Carácter y estructura social.* Ed. Paidós.
2) T. M. NEWCOMB: *Manual de psicología social.* Ed. Eudeba.
3) R. LINTON: *Estudio del hombre.* F.C.E.
4) R. K. MERTON: *Teoría y estructura sociales.* F.C.E.
5) G. KLUCKHON: *Antropología.* F.C.E.
6) S. FREUD: *Obras completas.*
7) W. WOLFF: *Introducción a la psicología.* F.C.E.
8) S. M. LIPSET: *El hombre político.* Eudeba.
9) J. H. FICHTER: *Sociología.* Ed. Herder.
10) J. A. C. BROWN: *La psicología social en la industria.* F.C.E.
11) P. SOROKIN: *Sociedad, cultura y personalidad.* Ed. Aguilar.
12) F. N. A. CUEVILLAS: *Sociología.* Ed. Macchi.
13) *Liderazgo.* Traducción de un trabajo del profesor R. TANNENBAUM. Facultad de Ciencias Económicas, U.B.A. Trabajo serie B 508.

Capitán de Navío
MARIO RAÚL CHINGOTTO

DINAMICA DE LOS MECANISMOS

Propósitos:

1. **Ofrecer a quienes sienten atracción por los elementos mecánicos un medio más para favorecer sus inquietudes.**
2. **Brindar experiencia básica a quienes deseen ensayar después, con asistencia del talento, en el campo de las innovaciones y de la inventiva.**

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: 14.— $ Ley 18.188

Presentación:
Dos tomos:
I - Texto, 184 páginas;
II - Ilustraciones, 107 figuras.
Papel ilustración.
Tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

Semejanzas...

Por el Capitán de Fragata BENNO E. FISHER

"El varón sabio está lleno de fortaleza, y es esforzado y vigoroso el que tiene ciencia" - (Proverbios, 24, 5.)

En realidad, este artículo ya es de por sí un resumen. Escrito en pleno desarrollo de la Operación Apolo XI, sólo cabe explicar que tiene varias finalidades: ante todo, rendir homenaje a tres jóvenes héroes cuya epopeya hemos vivido sin poder hacer nada por ellos, y el magnífico trabajo en equipo que hizo posible la operación; después, aunque con no menos respeto y cariño, con la música de las palabras de Camoëns, recordar a Vasco da Gama quien, con medios técnicos modestísimos, dio al mundo una nueva dimensión y a su vez un límite; hacer notar que siempre existirán quienes no comprendan que el progreso científico es una ley inexorable y que, tengamos o no ganas de movernos, el movimiento existe.

El sábado 8 de julio de 1497 zarpaba de Lisboa la expedición de Vasco da Gama para dirigirse "por mares nunca dantcs navegados" (I, 1), no quizás, como dijo entonces el cronista anónimo "cm busca de especiaría", sino con un objetivo estratégico bien definido. Las "naus" eran la «San Gabriel», capitana, «San Raíaél», «Bérrio» y una cuarta, con provisiones, que estaba destinada a ser quemada una vez utilizada su carga: era algo así como un módulo de servicio o de etapa. Para sintetizar la importancia y trascendencia de la empresa, baste recordar que hoy se habla de dos períodos históricos: pre y post gamianos.

Luis de Camoens, "soldado pobre, poeta rico", en *Os Lusíadas* —que alguien llamó el "Evangelho cívico da Patria portuguesa"— pone en boca de Vasco da Gama, en su relato al buen rey de Melinde describiendo la partida, las opiniones de madres y esposas:

Qual vai dizendo: «O' milho, a quem eu tinha
Só para refrigerio[1] *e doce emparo*
D'sta cansada já velhice[2] *minha*,
Que em choro acabará penoso e amaro;
Por que me deixas misera e mezquina?
Porque de mi te vais, ó filho caro,
A fazer o funereo enterramento
Onde sejas de peixes rnantimento?».

(IV, 90)

Qual em cabello:[3] «O' *doce e amado sposo,*
Sern quem não quiz Amor que viver possa,
Porque is a aventurar ao mar iroso
Essa vida que é minha e nao é vossa?
Como por um caminho duvidoso
Vos esquece[4] a *affeição tam doce, nossa?*
Nosso amor, *nosso vão contentamente,*
Quereis que com as velas leve o vento?».

(IV, 91)

Estas cuasi nenias, por ser de madres y esposas, cabría escucharlas en cualquier época... Y si no se escuchan, lo mismo existen...

Pero, si nos atenemos a algunos juicios actuales sobre la empresa de la *Apolo XI,* aun de varones prudentes, de gran autoridad y prestigio, no podemos dejar de encontrar un tremendo paralelismo entre estas opiniones y las de «o velho de Restelo»,[5] de las que también se ocupa Camoens en su epopeya renacentista, y de las que a continuación anotamos algunas:

«O' *gloria*[8] *de mandar! O' va, cobiça*[7]
D'esta xraidade, a quem chamamos fama!

O' fraudulento gosto que se atiça
Cua aura popular que honra se chama!
Que castigo tamanho e que justiça
Fazes no peito vão que milito te ama!
Que mor tes $_y$ que perigos, que tormentas,
Que crueldades nelles exprimentas!».

(IV, 95)

«.....
Chamam-te iIlustre, chamam-te subida,
Sendo dina de infames vituperios;
Chamam-te jama e gloria soberana,
Nornes com quem se o povo nescio engana!»

(IV, 96)

«A que novos desastres determinas
De levar estes reinos, e esta gente?
Que perigos, que mortes lhe destinas
Debaixo de algum nome preminentef?

Que famas lhe prometterás? que historias?
Que triurnphos? que pahuas? que victorias?»

(IV, 97)

«Deixas criar ás portas o inimigo
Por ir es buscar outro de tam longe,

Buscas o incerto e incognito perigo,
Porque a fama te exalte e te lisonge!»
..... !»

(IV, 101)

para llegar al paroxismo:

«*O' maldito o primeiro que no mundo*
Nas ondas velas pos em seco lenho![8]
..... »

(IV, 102)

terminando, resignado:

Nenhum commettimento alto e nefando,
Por fogo, ferro, agua, calma e frío,
Deixa intentado e humana geração;
Misera sorte! estranha condição!»

(IV, 104)

En el curso de la evolución de la Humanidad, la hazaña de la *Apolo XI* marca un nuevo hito en la Historia, a pesar de las contrarias ideas de "o velho de Restelo" y de sus modernos émulos, y si antes se habló de períodos pre y post gamianos, de hoy en más se hablará de los períodos pre y post *Apolo XI.*

NOTAS:

Hemos estimado innecesaria la traducción, salvo de las siguientes expresiones: [1] Consuelo. [2] Vejez. [3] En cabeza, sin sombrero. [4] Olvidas. [5] El viejo de Restelo (Restelo era la playa frente a los Jerónimos, sobre el Tajo). [6] Vanidad. [7] Codicia. [8] "Maldito el primero que en el mundo — Sobre las olas puso velas sobre seco leño" Si el buen anciano, sin lugar a dudas, no tenía conciencia marítima, sus símiles modernos no tienen conciencia astronáutica.

Los demás números, entre paréntesis, se refieren al canto y verso de la obra citada.

BIBLIOGRAFÍA

"Os Lusiadas", de Luis de Camoëns, comentada y estudiada por JULIO NOGUEIRA. Livraria Frcitas Bastos, S.A., Río de Janeiro-São Paulo, 1960.

A chave dos Lusiadas, comentada y estudiada por JOSÉ AGOSTINHO. 10ª edición. Livraria Figueirinhas, Porto (1ª edición, 1907.)

Los Lusiadas, traducción en verso de LUIS GÓMEZ DE TAPIA. Montaner y Simón, Editores, Barcelona. Nueva edición, 1913.

Los Lusiadas, traducción de MANUEL ARANDA Y SAN JUAN, con prólogo de FIDELINO DE FIGUEIREDO. Colección Austral, n° 1068, Espasa-Cal pe Argentina S.A. 2ª edición, 1952.

Métodos de Respiración Artificial

Un nuevo tubo respirador

Por el Capitán de Fragata Médico
JUAN CARLOS PAZ

Se aborda este tema, con carácter de extensión universitaria, como tópico de primeros auxilios. Se acotan conceptos técnicos para su mejor comprensión, perfectamente al alcance del hombre común y con mayor razón a la elevada cultura del oficial de marina. Se completa con este artículo uno anterior: "Primeros auxilios en los deportes náuticos", publicado en el N° 679 de este Boletín, y. se da a conocer un nuevo tubo respirador que ideara el autor y que ofreciera oportunamente a nuestra Armada.

Un tema de emergencia médica, de indudable importancia en el ambiente naval, es el de la reanimación respiratoria. Completamos con este artículo un tópico de primeros auxilios ya enunciado en sus generalidades en una publicación anterior y que se cita en el resumen que antecede, por lo que, a fin de no repetir conceptos, invitamos al lector interesado a consultarlo.

El sistema respiratorio está organizado para que la sangre, al mismo tiempo que se aprovisiona de oxígeno, elemento vital por excelencia, se depure eliminando el exceso de ácido carbónico; esto es lo *específico* del proceso respiratorio. En suma, es un ciclo mediante el cual se cumple, entre otros, el difundido concepto de Soler de que la vida depende de una permanente lucha contra la acidez.

Nos dedicaremos en especial a las asfixias por sumersión, uno de los accidentes de mayor frecuencia en la vida marinera; en tal caso, el agua es el elemento que se interpone entre la superficie alveolar de los pulmones y la atmósfera, provocando la asfixia consiguiente con la detención respiratoria que conduce a la gran inhibición (síncope respiratorio), el cual se caracteriza por la paralización o por lo menos la imperceptibilidad de los movimientos respiratorios acompañado de profunda cianosis (matiz azul de la piel que delata su sobrecarga en ácido carbónico).

En cuanto a la actividad cardíaca, recordemos que en estos casos pueden apreciarse latidos durante un breve tiempo posterior a la última espiración y que muchas veces nos encontraremos con un doble motivo de muerte aparente, inminente o real: paro respiratorio y paro cardíaco; de allí que consideraremos a los métodos de respiración artificial como más o menos *buenos*, según permitan o no la aplicación, al mismo tiempo, de los de reanimación cardíaca.

Volviendo a la respiración, destaquemos la importancia que tiene en su función el *proceso motor*, es decir la caja torácica (verdadera jaula osteoneuromuscular) secundada por la musculatura abdominal y del cuello en condiciones extremas. El ciclo se compone de una faz activa inspiratoria, primordial y esencial, y de una faz espiratoria pasiva, pero que debemos exagerar voluntariamente a igual que la inspiración. Este motor efector es excitado, entre otros también importantes, por los receptores alveolares en su distensión (neurona neumogástrica pulmonar); de allí la importancia que adquieren los métodos directos, como luego veremos.

Los alvéolos, celdillas donde terminan los bronquiolos más pequeños y donde se produce la hematosis (intercambio gaseoso), son de origen cuticular o ectodérmico a igual que la piel, por lo que nos permite decir que al nacer comenzamos la vida respiratoria con movimientos del motor respiratorio, excitado principalmente por la influencia del ambiente exterior sobre el ectodermo, es decir, la piel que recubre el organismo;

de allí que se aconseje excitar con palmadas y baños fríos y calientes alternados a los niños remisos en comenzar a respirar. Aumentamos las excitaciones por las que parten de los alvéolos al distenderse (presión atmosférica) y las garantizamos al máximo por el residuo carbónico (metabólico) en la sangre, lo que estimula los centros respiratorios (ganglionares, bulbares y encefálicos); esto último explica el por qué del uso de carbógeno (mezcla de oxígeno y ácido carbónico al 5 %) para excitar la respiración.

Recomendamos nuevamente consultar nuestro artículo anterior sobre *Primeros auxilios en los deportes náuticos,* a fin de comprender mejor el mecanismo de las asfixias por sumersión, en especial con agua en el árbol broncoalveolar.

Por todo lo dicho, podemos afirmar que un buen método de respiración artificial para accidentes de asfixias por sumersión debe asegurar:

1) Que la posición del socorrido permita mantener libres las vías respiratorias, facilitando el escurrimiento del agua que pudieran contener los bronquios como así también las secreciones, a fin de facilitar la hematosis, evitar complicaciones posteriores (ahogamientos secundarios) y permitir la excitación alveolar directa.
2) Debe admitir, por si fuera necesario, la aplicación al mismo tiempo de las maniobras de reanimación cardíaca (masaje cardíaco externo o compresión rítmica del tórax o, más precisamente, del esternón).
3) Asegurar una ventilación pulmonar forzada próxima a los 1.000 centímetros cúbicos.
4) Debe ser descansado para el socorrista, ya que en determinadas circunstancias las maniobras pueden extenderse en tiempo.
5) Sencillo en su aplicación y accesible a cualquier mentalidad, sin mucho aprendizaje.

CLASIFICACIÓN DE LOS MÉTODOS CLÁSICOS DE RESPIRACIÓN ARTIFICIAL

- *a)* DIRECTOS
  - Simples
    - Boca a boca
    - Boca a nariz
  - Intermediarios
    - Boca a boca-nariz
- *b)* MANUALES
  - Laborde
  - Schäfer
  - Sylvester
  - Holger Nielsen
  - Eve

c) **MECÁNICOS**	Ptdmotor (Pulmón de acero)	Spiropulsator	
		Roth-Dragér y similares	
		Mendet-Commheines	
	Circuito (Cerrado o abierto)	fuelles de Oxford	
		Bolsa de andú de.Ruben, etc.	

Los métodos mecánicos, conocidos' también como *resucitadores,* son prácticamente de utilización hospitalaria, por lo que no los trabaremos, ya que no están al alcance del socorrista común.

Como puede observarse, son numerosos los métodos, existiendo muchos más (cada autor tiene el suyo), pero no dejan de ser combinaciones cutre ellos o de pequeños agregados a los considerados como clásicos. Esto nos está diciendo dos cosas: primero, que según los casos'y circunstancias habrá que emplear el más conveniente y, segundo, que aún no está, dicha la última palabra o que por lo complejo del caso se complementan unos con otros.

Lo que interesa es su aplicación inmediata, cualquiera sea el elegido, esmerándose en la suavidad de las maniobras a fin de no agregar nuevos daños (fracturas de costillas y cartílagos costales, contusiones de pulmón, corazón, riñones e hígado; incluso estallido de visceras huecas).

Métodos manuales

Comenzaremos con la descripción de los métodos manuales, porque estimamos que ello facilita la exposición; pasaremos por alto las consideraciones generales que se deben tener en el tratamiento de todo ahogado (ver publicación anterior) y sólo puntualizaremos el *pro* y el *contra* de los mismos.

Método de Laborde

Método generalmente de comienzo o auxiliar de otros, en especial del Sylvester; consiste en excitar la respiración (inspiración) mediante tracciones rítmicas de la lengua del socorrido, la que se toma por su punta, utilizando un pañuelo para evitar que resbale. No es de aplicación para casos de ahogamiento por sumersión.

Método de Schäfer

Especialmente ideado para asfixias por sumersión; el procedimiento es puramente *espiratorio* por compresión torácica sobre las últimas costillas, dejando librada la inspiración a la elasticidad de las mismas que vuelven a su posición normal. El Schäfer, muy usado hace años, ha demostrado ser insuficiente, a pesar de que la posición del accidentado facilita el escurrimiento del agua que pudieran contener los bronquios y el estómago; el volumen respiratorio que se logra no llega a los 500 centímetros cúbicos, por lo que en algunos sujetos no consigue hacer

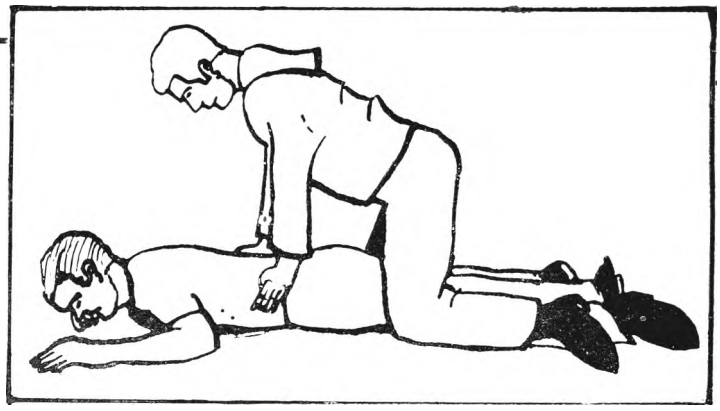


Fig. 1

Espiración

Método de Schäfer

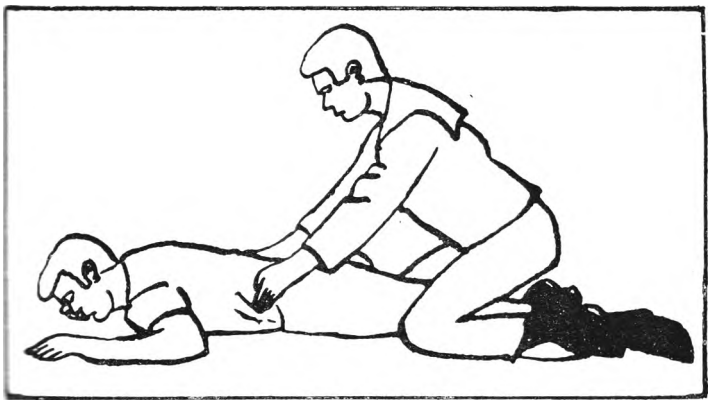


Fig. 2

Inspiración

desaparecer la cianosis. Las figuras de este método son por demás demostrativas; sólo acotaremos que la fuerza de compresión debe estar determinada por el peso del cuerpo del operador, lo que se conseguirá con sólo mantener sus brazos rígidos al balancearse hacia adelante. (Figuras 1 y 2.)

Método de Sylvester

Activo en sus dos tiempos pero también insuficiente en su volumen respiratorio, aun recibiendo la ayuda de un segundo socorrista, como puede observarse en la figura correspondiente. Este método es muy usado en el quirófano, cuando un síncope respiratorio complica una intervención abdominal y en tanto se preparan los métodos mecánicos; tal contingencia prácticamente no existe ya con la moderna anestesiología. La posición del socorrido contraindica su aplicación en estos casos. (Figuras 3 y 4.)

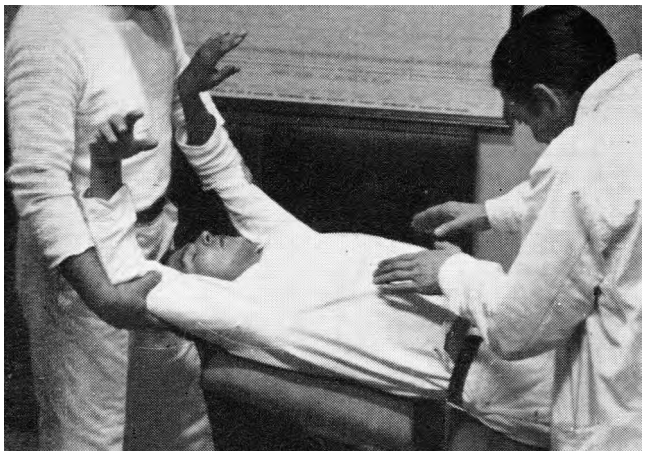


Fig. 3

Inspiración

Método de Sylvester

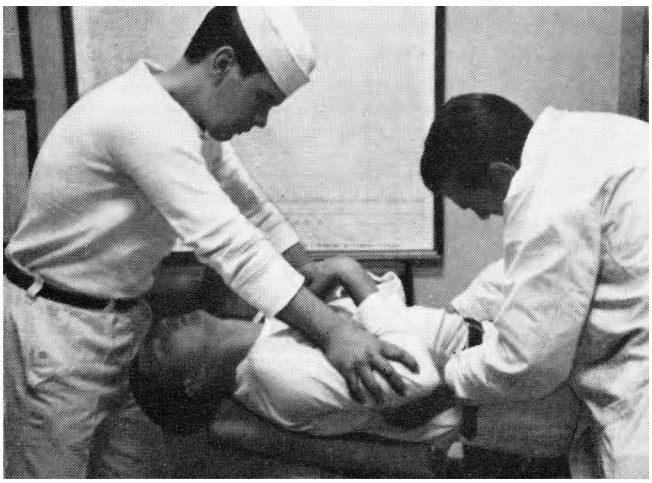


Fig. 4

Espiración

Método de Holger Nielsen

Procedimiento completo; actúa activamente en ambos movimientos respiratorios (braquitracción-dorsipresión). Según el *Council on Physical Medicine and Rehabilitation* de los Estados Unidos, el volumen respiratorio que se logra sobrepasa los 1.000 cm^3. Téngase en cuenta que del volumen corriente de una inspiración normal, unos 500 cm^3, algo menos de un tercio queda en el llamado "espacio muerto o neutro" que va desde la boca a los alvéolos y que se estima en unos 160 cm^3 (a ello debe agregarse el de los aparatos y máscaras, en caso que sean empleados); los dos tercios restantes llegan a los alvéolos y en ellos se mezclan con el aire allí existente, unos 3.000 cm^3, que corresponden al aire residual funcional (esto en el mejor de los casos). Vale decir, que en condiciones normales y en reposo sólo se renueva, en cada inspiración, aproximadamente $^1/_{10}$ a $^1/_8$ del contenido en los alvéolos; por lo tanto, cuanto más profunda y rápida sea la respiración tanto mayor será el coeficiente de ventilación, que así se llama esta relación.

El Holger Nielsen es, evidentemente, un buen procedimiento para estos tipos de accidentes. (Figura 5.)

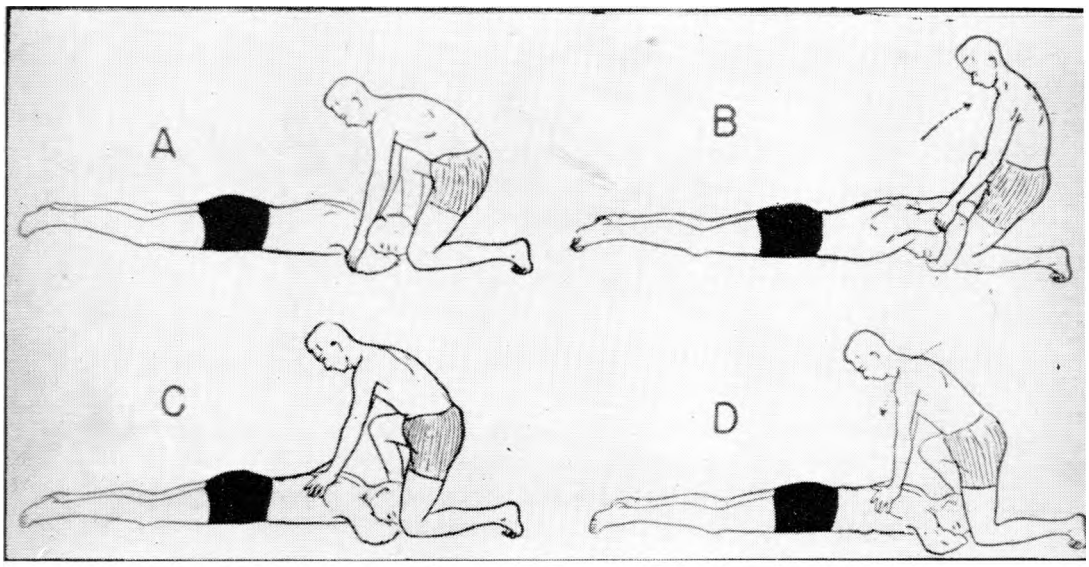


Fig. 5. – Método de Holger Nielsen

Método de Eve

Método más mecánico que manual: es uno de los mejores para estas emergencias y se destaca por ser descansado para el socorrista, permitiendo su aplicación por muchas horas. Nosotros lo hemos empleado a bordo utilizando una camilla colgada por dos cabos a un bao, reemplazando de esta manera a los caballetes.

La excitación del motor torácico se realiza a través del diafragma, el que es empujado por las visceras abdominales al cambiar, alternativamente, la posición de la tabla (columpio) que debe ser llevada hasta un ángulo de 45°. (Figura 6.)

Prácticamente, todos los métodos manuales no permiten la aplicación, al mismo tiempo, de las maniobras de rehabilitación cardíaca (masaje), limitando así sus posibilidades.

Métodos directos - Simples y con intermediarios

El clásico método *boca a boca* es tal vez el mejor de cuantos conocemos, si bien sólo es activo en el tiempo inspiratorio, pero aquí la excitación, por ser directa, despierta reflejos respiratorios a nivel de los alvéolos, lo que como ya lo hemos destacado es uno de los puntos reflec-

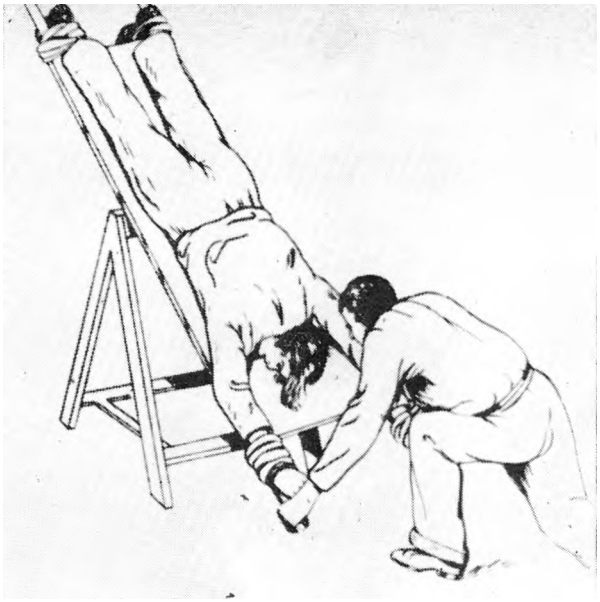


Fig. 6

Balanceo de Eve

tógenos de mayor importancia. Permite, por otra parte, que un ayudante favorezca la espiración comprimiendo las costillas a la manera de un Schäfer invertido y, lo que es más importante aún, permite el masaje cardíaco al mismo tiempo, si ello fuera necesario.

Este método, muy recomendado en los últimos años, *no es cosa nueva;* nos impresiona como el más antiguo, y primitivo, ¡acaso el primero que utilizó una madre desesperada para salvar a un hijo en trance de morir asfixiado!

Describiremos a grandes rasgos la técnica de su aplicación. La víctima, de espaldas (boca arriba); el operador se coloca a un costado de la cabeza, a la que lleva hacia atrás en hiperextensión, a fin de evitar la caída de la lengua (en cualquier persona inconsciente el pasaje de aire queda obstruido cuando el cuello está flexionado, es decir, con la barbilla hacia abajo; ello se evidencia por ronquidos y está determinado justamente por la caída de la lengua). Se aprietan las alas de la nariz del asfixiado, se aspira profundamente y se expele el aire en su boca (beso), con fuerza sostenida para los adultos y suavemente en los niños; se observa de reojo el pecho de la víctima, que deberá expandirse; si no ocurriera esto, quiere decir que existe una obstrucción en las vías bronquiales o que no se ha presionado suficientemente las alas de la nariz. Acto seguido se retira la boca permitiendo la espiración del socorrido; las primeras inspiraciones de "soplo" deben ser profundas y rápidas, a fin de mejorar el coeficiente de ventilación; luego se establece un régimen de una cada tres o cuatro segundos. En estos casos el operador difícilmente podrá evitar que la víctima, en su espiración, lo salpique con sus secreciones bucales.

En los niños y en los sujetos con mandíbulas contraídas y labios

apretados (trismus) se podrá insuflar por vía nasal (boca a nariz) o por boca y nariz al mismo tiempo si se trata de niños muy pequeños (boca a boca-nariz).

En caso de sentir repulsión se aconseja interponer un pañuelo o gasa entre las bocas del socorrista y el socorrido. Está lógica aprensión ha determinado la creación de aparatos intermediarios, a fin de obviar este inconveniente en un método por demás eficaz. El que haya tenido la oportunidad de ver las facies de un asfixiado por sumérsión o electrocución, lo comprenderá mejor.

Describiremos a continuación dos de estos *intermediarios,* posiblemente los mas conocidos y en boga: el MSA Venti Breather y el Respi-tube o US Airway, muy usado en la armada americana.

El Venti-Breather se caracteriza por su boquilla intercambiable de material plástico, que lleva una válvula por donde se desvía la espiración de la víctima; este tubo se conecta en una mascarilla de goma que abarca la boca y la nariz; vale decir, que el método corresponde al boca a boca-nariz obligadamente. (Figura 7.)

El Respi-tube o Airway consiste en un tubo de doble acodadura (en *S* itálica), totalmente construido en material plástico: lleva una pequeña campana tapabocas que se orienta hacia uno u otro lado. El tuboi de dos acodaduras es de doble intención: el más corto se utiliza en niños, pero no en menores de tres años, y el más largo en los adultos; en tal caso se deberá cambiar la orientación de la campana tapabocas y la boquilla sopladora será entonces más o menos larga. Este aparato obliga a cierta práctica para su colocación y que la víctima esté en completo

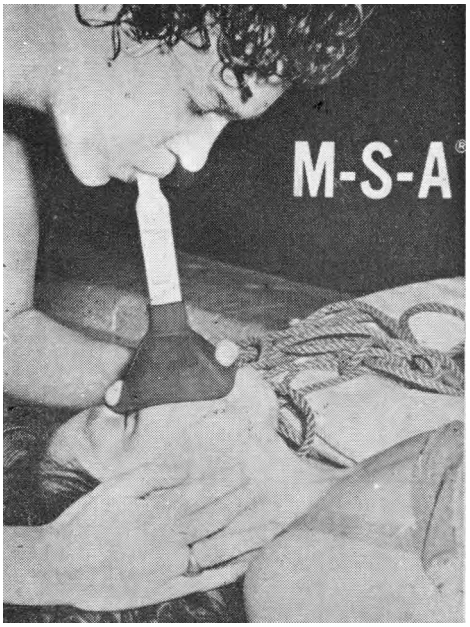


Fig. 7

MSA Venti-Breather

estado de inconsciencia, pues de no ser así el extremo que se introduce dentro de la cavidad bucal pasando por encima de la lengua, a la que sujeta evitando su caída, y llegando prácticamente hasta la laringe, despertaría reflejos de tos, náuseas, vómitos, espasmo laríngeo e incluso el síncope. Por tal motivo, el tubo debe ser retirado cuando el asfixiado comienza a recuperarse y ello puede permitir que vuelva a su estado de asfixia.

Otro cuidado que debe tenerse en cuenta con este intermediario es el de no insuflar el esófago cuando el tubo resulta largo para la cavidad bucal; deberá entonces interponerse un pañuelo entre los labios del accidentado y la campana. Si la víctima mantiene los clientes apretados por un trismus, se deberá vencerlo introduciendo un dedo entre las últimas muelas y la rama ascendente o vertical del maxilar inferior. No será tarea fácil si no se cuenta con una fuerte pinza "abrebocas", que difícilmente se tendrá a mano. (Figura 8.)

Nuestro tubo respirador

Comprendiendo la lógica resistencia a la aplicación del método directo simple y habiendo observado que los aparatos intermediarios más conocidos no se ajustan en todo a los requerimiento fisiopatológicos del asfixiado por sumersión, ello nos llevó (también a nosotros) a idear un nuevo tubo respirador.

Lo de *nuevo* es relativo, ya que la idea la tuvimos hace más de siete

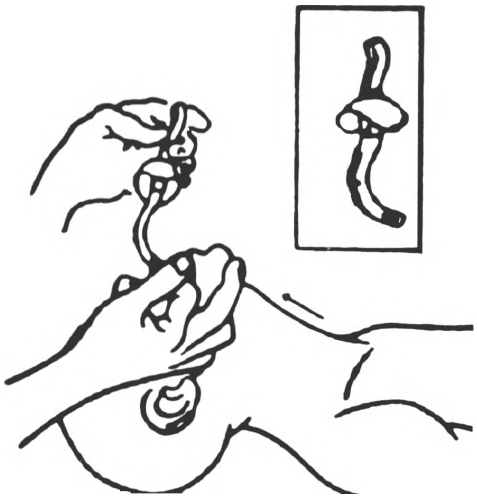


Fig. 8

Respi-Tube

años y es realidad física hace unos seis, después de haber superado las etapas de proyectos y matricería. Ahora lo damos a conocer públicamente con el solo fin de contribuir al estudio de otros futuros, tal vez superiores a este prototipo.

Nuestro tubo respirador es literalmente *inter?ninable* y sin *repuestos gastables,* por lo que reconocemos que desde el punto de vista comercial tiene escaso o nulo valor; por otra parte, de puro simple que es, carece del impacto que producen los aparatos complicados. Muchas veces en la simplicidad está la eficacia y buscándola lo *ideamos,* si así merece ser llamada nuestra inquietud, por lo que creemos en su utilidad y superioridad con respecto a los que están actualmente en uso.

Aclarado este punto de patria potestad, pasaremos a describirlo: se trata de una pieza entera de 17 centímetros de largo, construida totalmente en caucho sintético de distintos espesores, lo que le confiere flexibilidad y cierta rigidez, según las partes. Consta de una campana tapabocas y un tubo, y ambas piezas son solidarias, por lo que se evitan posibles fugas por interconexiones o equivocaciones en el armado, con la consiguiente pérdida de tiempo. Entre ambas partes y en su luz interior lleva un filtro de malla muy fina, de quita y pon, que evita la proyección, hacia u otro lado, de saliva, secreciones o cuerpos extraños; vale decir, que no tiene válvulas que puedan atascarse con las secreciones del accidentado. El tubo termina en el extremo opuesto a la campana en una boquilla, también solidaria, que facilita la acción del socorrista.

La campana tapabocas, de unos 5 centímetros de altura, permite salvar el obstáculo de la lengua de la víctima, si ésta estuviera edematizada y congestionada; termina en un borde fino y flexible, de contornos con concavidad adecuada para adaptarse a la boca. Este borde admite su colocación de dos maneras, según convenga: ya sea cubriendo los labios por su cara externa o bien en el espacio gingivodental (entre los dientes y la cara interna de los labios); es decir que, aun en presencia de trismus o de labios cerrados, se podrá actuar indistintamente; más aún, preferimos la colocación en el espacio gingivodental, pues nos asegura más la correcta entrada de aire. (Figura 9.)

Si por cualquier eventualidad (heridas graves de la boca) debiera utilizarse la vía nasal se podrá adecuar la orientación de la campana, que gracias a su volumen y forma podrá alojar al apéndice nasal permitiendo la aplicación del método boca a nariz. A pesar del tamaño de la campana se estima que el "espacio muerto" de este intermediario no es mayor de 30 centímetros cúbicos. (Figura 10.)

No nos parece aconsejable esta vía, como tampoco la de boca a boca—nariz, porque no permite enjugar las secreciones y el agua bronquial que, merced a la posición de la cabeza en hiperextensión y en un

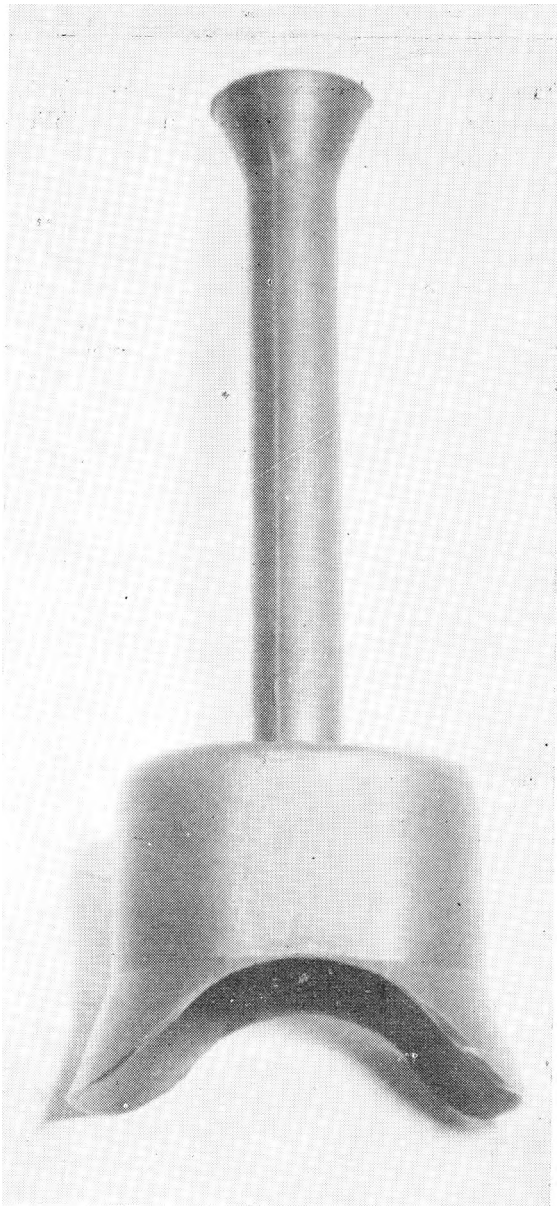


Fig. 9

Nuestro
tubo respirador

plano más bajo que los hombros (posición de Rose) afloran por las fosas nasales después de acumularse, por simple declive, en el cávum faríngeo (parte más alta de la faringe situada detrás del desfiladero nasal). Esta posición de la cabeza está indicada también para evitar la caída de la lengua que se produce en toda persona inconsciente, respire o no, cuando el cuello se flexiona.

El tratar, dentro de lo posible, de no impulsar hacia los bronquios las secreciones contribuye por un lado a mejorar el coeficiente de ventilación y por otro a evitar complicaciones como la asfixia secundaria y los episodios infecciosos (bronconeumonías) y obstructivos por ***taponamiento*** de bronquios y bronquiolos (atelectasias).

Como puede apreciarse la técnica del tubo respirador es por demás sencilla, ya que ninguna de sus partes se introduce dentro de la cavidad bucal propiamente dicha; no exige, por lo tanto, la inconsciencia profunda del accidentado, y no despierta reflejos indeseables. Se podrá argumentar que no sujeta a la lengua evitando su caída, cosa que difícilmente ocurrirá si la cabeza se mantiene en posición de Rose. Si aún así, por una gran hipotonía lingual o por el poco declive de la cabeza, hubiera tendencia a ello, se recurrirá a la luxación de la mandíbula, lo que consiste en sólo llevarla hacia adelante por medio de los tres dedos que de cada mano apoyan en su borde inferior. (Figura 11.)

Para la correcta aplicación del tubo respirador es menester observar atentamente la figura 11 y en especial la colocación de los dedos dtel operador: los pulgares aprietan las alas de la nariz en el momento de soplar; los índices sostienen la campana y se deslizan hacia el tubo comprimiéndolo al terminar con el paso anterior; ello le dará tiempo a retirar su boca de la boquilla, a fin de no recibir la espiración del socorrido; los otros tres dedos sostienen la mandíbula y la luxan, si fuera necesario.

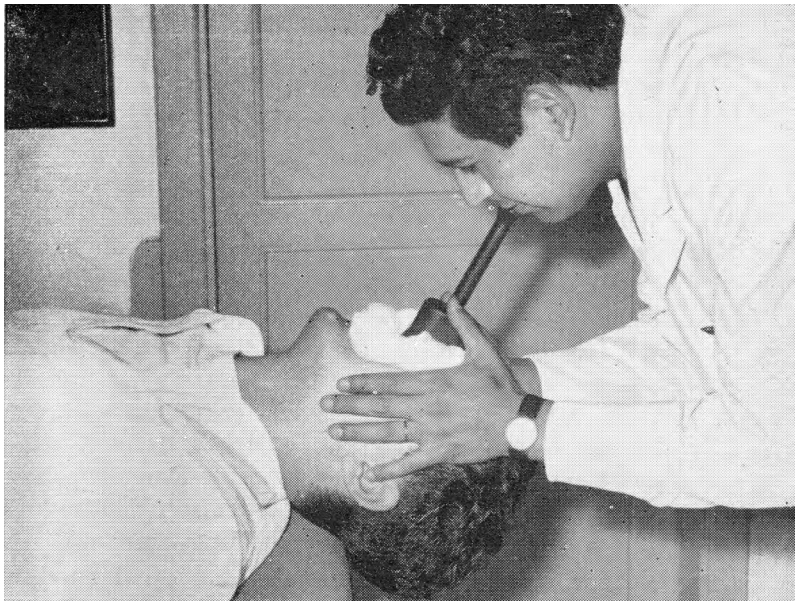


Fig. 10

Tubo respirador Vía boca a nariz

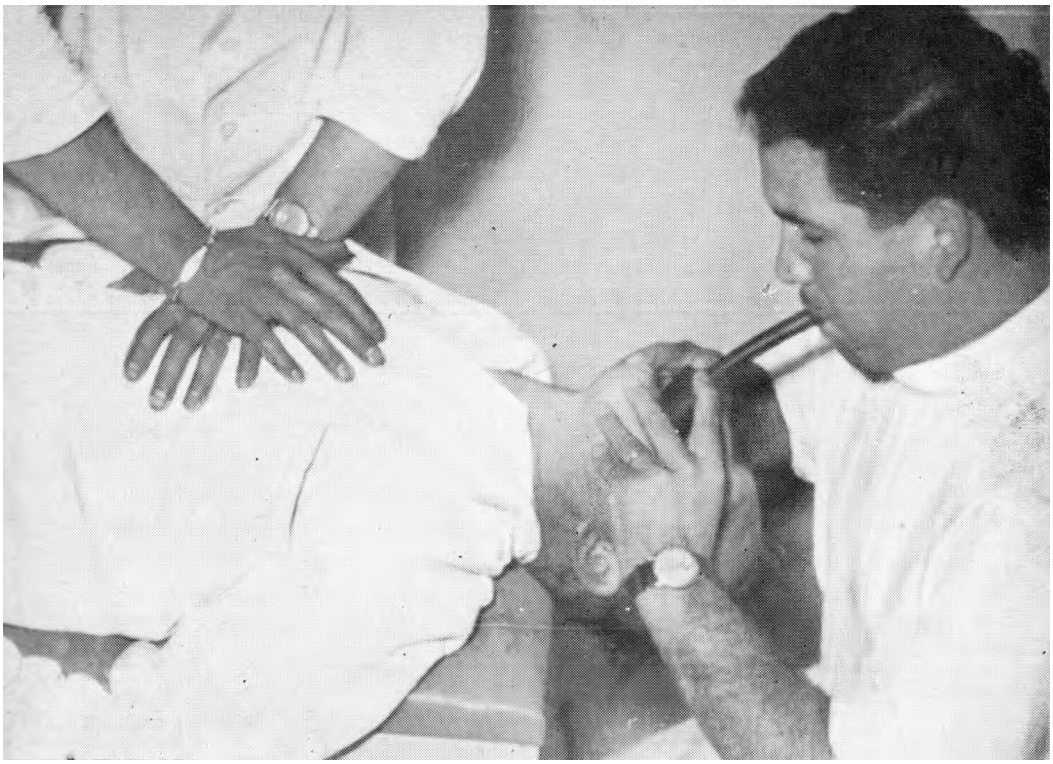


Fig. 11. - Reanimación respiratoria (tubo respirador) y reanimación cardíaca

Comparándolo con otros intermediarios se podrá decir que no admite el cambio de boquilla para el caso de contar con colaboradores; en rigor de verdad, lo repugnante del método directo no está en este detalle sino en apoyar la boca en la del asfixiado, especialmente cuando escurren por ella secreciones sanguinolentas; lo otro será como tomar mate de bombilla en rueda de amigos; en último caso, se podrá enjuagar rápidamente y continuar con la operación.

Debe observarse otro detalle: si el intermediario no ajustara debidamente, deberá interponerse una capa de algodón, a fin de evitar que el aire se pierda; esto sucede especialmente al usar la vía nasal.

Los aparatos intermediarios suelen tener muy poco uso, por lo que suelen pasar largo tiempo dentro de un botiquín o de una taquilla, olvidados de una inspección periódica; por ello, aunque no resulte de interés comercial, el material con que son construidos es de real importancia, a fin de no tener sorpresas desagradables justo en el momento de necesitarlos con urgencia. Podemos decir al respecto que hemos observado en nuestros buques tubos de material plástico endurecidos y resquebrajados; indudablemente este material sufre los efectos del tiempo y del calor mucho más que el caucho sintético.

Para terminar, debemos ser sinceros con las indicaciones que esti-

mamos precisas para la aplicación de cualquier método de respiración artificial y en especial los directos. Recordemos que por algo existen muchos que se aconsejan como infalibles; en ello justamente encontramos la explicación: según las circunstancias, deberán usarse unos u otros o tal vez en la combinación entre ellos esté la solución adecuada. No debe extrañar, entonces, que en las asfixias por sumersión, especialmente con agua en los bronquios, aconsejemos comenzar después de los diez segundos iniciales en que debe "reconocerse" al asfixiado con métodos manuales como el Holger Nielsen o el Schäfer. De esta manera trataremos de desagotar el árbol bronquial, asegurando el éxito de los métodos directos que emplearemos después de un minuto o dos del paso preparatorio que aconsejamos.

El socorrista, que debe saber lo que hace, única manera de mantener Ja serenidad que evita el pánico, no debe apresurarse demasiado con la idea de no perder tiempo... Tendrá presente que sin una respiración suficiente (natural o artificial) no será posible restablecer una circulación sanguínea comprometida; por tal motivo, en todos los casos se debe comenzar por la reanimación respiratoria, para luego seguir con ambas, si ios socorristas son dos, o alternadamente si sólo es uno; si es que, como sucede muchas veces, no se logra la espontánea restauración de los latidos cardíacos.

Francisco L. D. Morell, Aurelio González Ciment, Luis E. G. Segabache, Carlos I. C. García Terán, Antonio R. Mathe (h), Edmundo Manera, Alberto J. López Abuín, Zenón Ojeda Orostegui

INTERESES MARITIMOS ARGENTINOS

PRIMER SEMINARIO DE ESTUDIOS SOBRE TRANSPORTE POR AGUA

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: 5,50 $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
440 páginas
Tapas ilustradas en colores



Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27.

Ataques cal Puerto de Buenos Aires Durante la Colonia

Por EDUARDO H. PINASCO

Fundada la primitiva Buenos Aires bajo el signo de la tragedia, la vida fue durísima. Los indios, que al principio sirvieron a los españoles, fueron luego implacables enemigos; atacaron cuantas veces pudieron la población y sembraron la muerte entre los conquistadores cuando se alejaban del villorrio en procura de alimentos. Fue por esta causa que, diezmada la población, el capitán Domingo Martínez de Irala, en mayo de 1541, verificó la despoblación de Buenos Aires. Prendió fuego a una nave encallada y a la iglesia del Espíritu Santo, levantó un mástil a la entrada del puerto, junto a donde estaba asentada la villa, embarcó en bergantines los pocos pobladores que quedaban y se hizo a la vela, siguiendo aguas arriba, rumbo a la Asunción.

Despoblada la ciudad, pasaron cuarenta años sin que a ninguna potencia extranjera se le ocurriera sentar sus reales en el lugar. Bastó que Garay fundara nuevamente Buenos Aires, para que al poco tiempo Inglaterra, Francia, Holanda y Dinamarca mandaran expediciones armadas con el propósito de apoderarse de la ciudad. Corsarios y piratas que recorrían los mares del mundo sembrando terror, también pusieron su baza para obtener beneficio de la miseria.

Los indios, amos del lugar, con todo derecho se opusieron al establecimiento de los españoles en sus dominios. Iniciaron frecuentes malones, atacando a la pequeña aldea, incendiando tiendas y causando toda clase de daños. En uno de esos malones se llevaron cautivo a Cristóbal Altamirano, español, nacido en Badajoz, que había llegado al Río de la Plata con la expedición de Ortiz de Zárate y había concurrido a la fundación de Buenos Aires con Garay. Estando cautivo en la tribu del cacique Condie Telomian, que tenía sus tolderías en la margen izquierda del Riachuelo, a cuatro leguas de la desembocadura, "advirtió un día —refiere el padre Guillermo Furlong, de acuerdo a una biografía anónima hallada en la Biblioteca Nacional de Madrid— que se convocaba innumerable multitud con designios de dar de improviso otro golpe sobre la recién fundada ciudad. Como le era imposible dar aviso a los moradores, porque le observaban los más leves movimientos, descubrió una manera para probar si podría hacer conocer la noticia y fue escribir en un papel cuanto maquinaban los infieles; metióle dentro de una calabaza que echó por el Riachuelo, que entra en el Río de la Plata como a media legua distante de la dudad. Caminó la calabaza con tal fortuna que, sin detenerse en las vueltas y revueltas que da el Riachuelo, llegó felizmente a las cercanías de Buenos Aires, donde la vieron casualmente unos soldados. Dióles curiosidad de tomarla y hallando dentro el papel dieron aviso al teniente gobernador, que dispuso la gente para la defensa y se logró rechazar a los indios", los aborígenes fueron vencidos en ruda y despiadada lucha; y muerto el cacique, los indios dispersos se internaron

en la pampa y si alguna vez se arrimaban a la ciudad lo hacían hasta los suburbios, sin acercarse al lugar poblado ni para satisfacer viejos enconos.

Coronada Isabel reina de Inglaterra, ofreció a su cuñado Felipe II, rey de España, la seguridad de mantener y aun estrechar las relaciones amistosas de las dos coronas. Pasó algún tiempo. Intereses de Estado o ambigüedad de conducta de la soberana la llevaron a encomendar en 1587 a Tomás Cavendish, caballero Suffolk, que había dilapidado la mayor parte de su fortuna en devaneos amorosos, a que armara, con el dinero que le quedaba, tres barcos para apoderarse de Buenos Aires. Sus planes fracasaron, porque el gobernador de Río de Janeiro puso en aviso de esta intención a las autoridades de la flamante ciudad. Algunos documentos indican que Cavendish penetró en el Plata, atacando y robando a dos naves del obispo Victoria que regresaban a Buenos Aires con mercaderías. En 1591 volvió al Río de la Plata, pero fue sorprendido por fuertes temporales que provocaron la pérdida de dos de sus navios; esa adversidad lo decidió a regresar a Inglaterra, falleciendo en navegación.

Durante el gobierno de Fernando de Zárate, en 1594, nuevamente la reina Isabel, con la porfía que la caracterizaba, despachó —según el padre Lozano— tres navios al mando de Richard Hawkins para tomar Buenos Aires, "pero fue súbita su desgracia —dice Lozano— como nuestra ventura porque dieron al través en el golfo de Santa Catalina, a causa de un furioso temporal que allí los sorprendió".

El siglo XVII depararía a la ciudad de Buenos Aires, además de los asedios de corsarios y piratas, otra suerte de ataque. La política prohibicionista para la navegación y el comercio, que España aplicaba siguiendo las teorías económicas sustentadas entonces por todos los países, fue causante de que Buenos Aires, la ciudad del puerto, como se la llamó al poco tiempo de su fundación, pasara a ser la ciudad del puerto inútil, por el sistema que España impuso a estas colonias, castigando con severas penas a todo el que comerciara fuera de los dos únicos puertos habilitados: Portobello, en Las Antillas, y Panamá, en el Pacífico. Buenos Aires sintió el rigorismo del sistema, no obstante que de tarde en tarde, accediendo a petitorios y súplicas, la Corte concediera algunos permisos, tan espaciados, que hubo épocas que durante tres años no llegaron embarcaciones de la metrópoli.

Arribaban, sí, algunos barcos portugueses procedentes del Brasil y del Paraguay, además de los buques piratas que infestaban todos los mares del mundo.

Al finalizar el verano de 1607 entraron furtivamente piratas al puerto, que se creyó fuesen holandeses, y mientras los habitantes de la pequeña y pobre aldea dormían, esperanzados en un mejor porvenir,

con la audacia propia de los filibusteros, robaron todo cuanto de valor hallaron en una carabela surta en el puerto, y le picaron las amarras a otra que se llevaron. A la mañana siguiente, cuando Juan Quinterno comprobó que la embarcación robada era la suya, quedó mudo con los labios apretados como una esfinge.

Gobernaba entonces Hernandarias, quien citó a sus capitanes a un Consejo de Guerra, para tratar la defensa del puerto. Se propusieron y se tomaron diferentes medidas. El capitán Víctor Casco de Mendoza conceptuó como lo mejor que se hiciera ronda de a caballo tanto de día como de noche, recorriendo la playa junto al río, para dar aviso ante la vista de cualquier enemigo. Hernandarias, de acuerdo a las sugerencias, hizo construir a la entrada del Riachuelo un fortezuelo cubierto de tejas; fue la primera guardia del Riachuelo. Posteriormente, en 1671, el gobernador Martínez de Salazar levantó en el mismo lugar una fortificación con un torreón, en donde hacía guardia un vigía permanente.

Con el propósito de tomar a Buenos Aires zarpó de Londres, por esa época, una expedición al mando del capitán Newport, costeada por una compañía comercial, cuyos componentes entendían que piratería y comercio eran oficios que se podían ejercer indistintamente, como ha ocurrido muchas veces. El negocio les fracasó, porque la armada equivocó el rumbo.

Piratas holandeses estuvieron muy activos en la primera mitad del siglo; se hicieron presentes por dos veces más, pero fueron rechazados por el pueblo y los pocos soldados hermanados en defensa de la ciudad.

En 1641, Portugal recobró su independencia, que desde el reinado de Felipe II se hallaba bajo la dominación española. Y fue desde entonces que los portugueses comenzaron los conflictos por la posesión de la Colonia del Sacramento, situada frente a la ciudad, perteneciente a España, pero que los lusitanos pretendían porque desde allí les sería fácil practicar el contrabando y, llegado el caso, les serviría de cabeza de puente para invadir la ciudad.

Luis XIV, el rey Sol, además de sus veleidades amatorias con renovadas favoritas, tenía veleidades bélicas y cesarismo extracontinentales, que lo indujeron a ordenar a Timolen de Osmat, llamado el Caballero de la Fontaine, para que organizara una expedición con el propósito de apoderarse de Buenos Aires. Zarparon confiados en el éxito, pero aquí los españoles, al mando del capitán Francisco Maciel del Aguila, vigilaron los movimientos de la escuadra, mientras los franceses sondeaban el río. Al variar éstos de fondeadero, la tropa los siguió a lo largo de la ribera, hasta que se situaron cerca del desembarcadero de Palermo —lugar en que actualmente se halla el Club de Pescadores— donde hubo un amago de desembarco. Los franceses se mantuvieron largo

tiempo al acecho, hasta que los españoles apresaron la nave capitana y mataron al caballero de la Fontaine y a muchos de sus hombres. Una de las embarcaciones pudo regresar a Francia, a contar en voz baja la derrota.

Manuel Lobo, gobernador de Río de Janeiro, cumpliendo órdenes de la Corte de Portugal, en 1680 ocupó la Colonia del Sacramento, lo que significaba una amenaza para la ciudad porteña. El gobernador José Garro, al mismo tiempo que pedía refuerzos a Córdoba y Santiago del Estero, encargaba a las autoridades del Tucumán avisaran al virrey del Perú lo que aquí ocurría. Con un ejército de 250 españoles y criollos y 3.000 indios de las misiones guaraníes, Garro, sin esperar órdenes, porque honrada y patrióticamente no creía necesario esperarlas, previa una intimación rechazada, dispuso el ataque al establecimiento portugués. Fue para los españoles un triunfo. Lobo, con la mayor parte de su gente, cayó prisionero. Después de esto, un embajador español desautorizó en Lisboa la conducta de Garro, y aunque esa desautorización no era más que una simple fórmula diplomática, el gobernador fue trasladado a Chile.

Tiempo después, los portugueses se establecieron en la isla de San Gabriel. El Cabildo de Buenos Aires, alarmado, envió al rey una carta significándole el sentimiento que ello le causaba, porque naves enemigas, desde allí, podrían atacar este puerta. San Gabriel fue recuperada por los españoles, pero por un tratado posterior, debieron devolverla a los portugueses. En vista de ello el gobernador Herrera y Sotomayor propuso hacer un puerto en Montevideo, pero el Consejo de Indias no lo tuvo en cuenta. En esa época, que la colonia del Sacramento estaba en poder del adversario, se destacaba con fuerza la necesidad de oponerle una población española fortificada en las vías de comunicaciones del Brasil con la metrópoli. Esa necesidad se reconoció 30 años después, bajo el imperio de Felipe V.

Agustín Robles, viajando en 1691 para hacerse cargo de la gobernación de Buenos Aires, vio venir sobre ésta —anota Gregorio Funes a míster Peintes—, con 24 bajeles obtenidos en el saqueo de Cartagena y esperaban hacer otro igual en este puerto, pero aquí no llegó. En 1699 piratas dinamarqueses tratan de penetrar en la ciudad, pero son rechazados con valentía por la tropa y el pueblo.

Comenzaba un nuevo siglo. Buenos Aires, por su situación geográfica, era uno de los puntos más importantes y codiciados de todas las poblaciones de América del Sur. Los vecinos, a pesar de sus privaciones, se sentían orgullosos con su misión de centinelas del puerto, permanecían a orillas del río sin ningún aliciente superior para sus intereses particulares; no querían abandonar la ciudad, era el embrujo, que ya en aquella época ejercía Buenos Aires sobre sus habitantes.

Aquellas fatigas tuvieron su recompensa moral cuando Felipe V concedió a Buenos Aires el título ele "Muy noble y muy leal".

En 1701 Pierre Arnau, en su carácter de intendente de marina de Francia, presentó a su corona un proyecto para la conquista de Buenos Aires, exponiendo los planes de acuerdo a lo informado por una persona que conocía perfectamente el Río de la Plata. Utilizaría dos barcos grandes que se apostarían en la isla de Flores, desde donde de noche destacarían embarcaciones menores, con el objeto de reconocer el trayecto hasta el lugar de desembarco. Con este simple plan, consideraba que la toma de Buenos Aires sería todo un éxito. Los pelucones de la Corte, ocupados en intrigas palaciegas, no tuvieron en cuenta el pueril proyecto.

Otro funcionario, el gobernador de las Bermudas, Guillermo Federico Pullen, escribió en 1711 al conde Oxford, ministro de la corona británica, diciéndole que el Río de la Plata era el mejor lugar del mundo para formar una colonia inglesa. Hacíale una excelente descripción del país y proponía tomar Buenos Aires, Santa Fe y Asunción, hacer una colonización agrícola en regla y formar en Buenos Aires el puerto que habría de servir a toda la parte sur de América. Ambicioso proyecto que el reino no lo tomó en consideración, respetando posiblemente el tratado de comercio celebrado dos años antes entre la reina Ana y Carlos III, que establecía en un artículo secreto hacer partícipes a los ingleses del comercio de América española con exclusión permanente de los franceses.

Con el pretexto de diferentes motivos llegaban embarcaciones extranjeras, que era evidente tenían el propósito de sorprender la plaza. En 1717 arribó a Montevideo un navío francés al mando del capitán Juan David, con 100 hombres de tripulación y 30 cañones. Aseguró que se dirigía a la China. El Cabildo de Buenos Aires analizó el caso, llegando a la conclusión de que la afirmación del capitán David no tenía asidero, ya que navegando hasta doblar el Cabo de Buena Esperan/a era el camino indicado para llegar a ese destino. Los capitulares, temiendo que este francés fuera un vulgar filibustero, resolvieron expulsarlo del lugar, mas cuando llegaron para transmitir la orden el barco había desaparecido.

Otro francés, Esteban Moreau, sobresalió entre los numerosos piratas que pululaban el Río de la Plata. Estaba amparado por los portugueses establecidos en la Colonia del Sacramento, restituida a Portugal en 1716. Había elegido para refugio las costas de Maldonado, en donde tenía unas barracas para depositar el producto de sus saqueos. Como esa vecindad era peligrosa para la ciudad, el gobernador de Buenos Aires mandó una expedición a desalojar al bandido y quemar las barracas. Moreau volvió a establecerse, bien fortificado, en la

ensenada de Maldonado. El gobernador Zabala mandó nuevamente un piquete de tropas al mando del capitán Martín de Echaurri, quien obligó al pirata a huir, después de encarnizado combate. Cuando en la ciudad se pensaba que esas fatigas habían terminado, se tuvo noticias que Moreau se había instalado en Rocha y nuevamente mandó Zabala un contingente mayor de fuerzas, las que alcanzaron al pirata en su reducto y le dieron muerte después de una horrenda lucha.

Mucha animosidad había en España contra los franceses, ya que en una reunión del Cabildo de junio de 1721, se leyó una real cédula que establecía que en ningún caso se admitiera en estos dominios, embarcaciones francesas. Posteriormente, otra cédula mandaba observar la anterior, agregando no dar puerto ni provisiones a navios de esa nacionalidad y si por cualquier motivo entraran al puerto, debían embargarlos, quemarlos, etc.

Un nuevo conflicto se produce entre España y Portugal y aparece otra vez sobre el tapete la Colonia del Sacramento, en donde los portugueses habían construido fortificaciones y tenían gran cantidad de pertrechos de guerra. El gobernador Miguel de Salcedo recibió orden de apoderarse de la disputada posesión, para lo cual la Corona había enviado cuatro buques con tropas y armamentos. De inmediato se inició el ataque, utilizando como vanguardia un contingente de indios guaraníes, llegados de las misiones. También prestó su concurso Francisco de Alzaibar, importante armador, dueño de varias embarcaciones, quien se hizo cargo de proteger a las fuerzas de ataque contra la posible llegada de barcos de guerra portugueses. La lucha fue larga y estéril para los españoles: las fuerzas lusitanas sostuvieron con brillo el ataque. La escuadra corsaria de Alzaibar tuvo que refugiarse en Buenos Aires. Se firmó con el gobernador de la Colonia un armisticio, porque España había interrumpido sus hostilidades para entrar en negociaciones con su adversario.

Sin respetar el armisticio, una escuadra portuguesa compuesta de nueve embarcaciones y un brulote, al mando del capitán Tomas Gómez Largarao, llegó a Buenos Aires con intención de incendiar los buques de Alzaibar. La inmediata intervención de indios, tropas y vecinos desbarató sus planes, que de por sí era un castigo a su desaprensiva falta de ética.

Declarada la guerra entre España e Inglaterra, se formó en 1762 una expedición anglo-portuguesa, compuesta de diez navios con más de mil soldados, para atacar Buenos Aires, usando como base de operaciones la Colonia, que creían aún en poder de Portugal. La tentativa duró poco; el luego de la artillería de la plaza y el oportuno incendio de la nave capitana en la que perecieron numerosos soldados, obligó a los invasores a desistir de sus propósitos. El tratado de París

ordenó devolver la Colonia. El gobernador Cevallos cumplió el mandato, pero se mantuvo en las posiciones que había conquistado en Río Grande. Se estableció una extrema vigilancia que neutralizó los continuos deseos de expansión de los portugueses.

Nuevamente, en 1779, se desata una guerra entre Inglaterra y España y se teme entonces los anunciados ataques de los ingleses. En previsión, el virrey Vértiz dictó un bando autorizando se armaran embarcaciones corsarias para atacar a cualquier barco enemigo. Un correo despachado desde Cádiz por la corona en 1781, comunicaba que los ingleses preparaban secretamente una expedición de dos mil hombres para invadir Buenos Aires.

En 1796 España declaró la guerra a Inglaterra. La corte comunicó al virrey Melo ese evento, dando orden de preparar la defensa de la ciudad. El virrey fortificó las colonias a su cargo y, para evitar desembarcos enemigos, adoptó el sistema de barcas cañoneras, poniendo esas baterías flotantes en las mejores condiciones.

Había terminado el siglo; durante su transcurso fue creado el Virreinato del Río de la Plata y se instaló el Real Consulado para el comercio, institución que reportó beneficios a la Colonia y que su secretario, Manuel Belgrano, utilizó hábilmente para desde su puesto ir canalizando la idea de independencia, acariciada desde tanto tiempo antes.

El siglo XIX depararía otra suerte de acontecimientos. Se producirían dos hechos de trascendental importancia en la primera década. Dos sucesos diferentes, pero vinculados por fuerzas ideológicas y anímicas.

Se tenía conciencia de que, expulsados los portugueses de la margen septentrional del Plata, era Inglaterra el enemigo más pertinaz de España en América. Los ingleses habían demostrado desde tiempo atrás sus deseos de anexar Buenos Aires al imperio. El almirante sir Home Popham, distinguido marino de vasta ilustración, que había tomado parte en muchas guerras marítimas de Gran Bretaña, tenía fijos sus ojos en estas colonias españolas. "Estando en la ciudad del Cabo —refiere Mitre, en su *Historia de Belgrano*— arribó un capitán norteamelicano llamado Wire, procedente del Río de la Plata, el cual había hecho tres viajes por motivos de comercio. Le informó al almirante que el país se hallaba casi indefenso, no contando con más de quinientos o seiscientos hombres de línea; que Buenos Aires era una ciudad abierta, que las fortificaciones de Montevideo estaban en ruinas, que existían allí ricos tesoros y víveres en abundancia, y que contando con la buena voluntad de los naturales, mil hombres bastarían para su conquista, ofreciéndose en prueba de ello a acompañarlo en su empresa". Combinando esas noticias con las que un comerciante inglés

le había suministrado en Londres a tiempo de partir, con las que un carpintero inglés residente once meses en el Río de la Plata le diera en la costa del Brasil y con las de otro inglés, llamado Fisher, que había sido intérprete de la Aduana de Buenos Aires durante ocho años, Popham no trepidó en acometer la empresa de la conquista del Río de la Plata.

Se designó jefe de la expedición al general Guillermo Carr Beresford, y antes de partir a la aventura conquistadora el general David Baird, desde la ciudad del Cabo, escribió al ministro de guerra inglés, comunicándole que en vista de saber que en el Río de la Plata estaban sin defensa, envía una pequeña fuerza para tomar Buenos Aires; "conozco — dice— la responsabilidad en hacerlo, pero dado su gran importancia para el comercio que es la base de la política inglesa, espera que el gobierno esté conforme".

Zarpó la expedición, apareciendo frente a Buenos Aires y desembarcando en la costa de Quilmes el 26 de junio de 1806. No obstante estar el pueblo siempre atento a los posibles ataques extranjeros, la aparición de la escuadra británica lo tomó de sorpresa, y aumentó su desconcierto cuando se enteró de que el virrey Sobremonte, pretextando salvar los caudales reales, había huido a Córdoba. Los invasores se adueñaron de la ciudad; el pueblo, después del estupor, reaccionó y organizó la resistencia y con la valiosa colaboración de Santiago de Liniers, reconquistó la ciudad el memorable 12 de agosto de 1806. Un año después el contraalmirante Jorge Murray, al mando de una escuadra inglesa, llegó al Río de la Plata con intención de apoderarse definitivamente de Buenos Aires, con un ejército comandado por el general Whitelocke, pero fueron vencidos nuevamente.

Si bien estos hechos causaron descalabros y pérdidas de vidas, preciso es destacar que significaron un triunfo del pueblo, ya que ni el virrey había actuado en la emergencia. Le dio conciencia de lo que era capaz y sobre todo despertó el espíritu de independencia y osadía de los criollos para gobernar lo propio, que influyeron posteriormente cuando, producidos los sucesos acaecidos en España con la invasión napoleónica, el pueblo acaudillado por un grupo de personalidades, destituyó al virrey Cisneros, constituyendo la Junta Provisional Gubernativa el 25 de mayo de 1810.

Primer Premio del Concurso Literario en homenaje al Sesquicentenario de la independencia argentina

LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA

Capitán de Fragata CARLOS M. MAZZONI

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 3,50 $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
184 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales
Córdoba 547, Capital Federal
Tel. 31-1011, int. 27

Notas Profesionales

NACIONALES

EL ROMPEHIELOS A.R.A. «GENERAL SAN MARTÍN» LLEGÓ A LA BASE NAVAL DE USHUAIA

El 20 de marzo hizo su entrada a la Base Naval Ushuaia el rompehielos A.R.A. «General San Martín», al mando del capitán de fragata D. Dalton Alurralde, después de haber dado término a su misión en la campaña naval antártica 1969/70.

La citada unidad cumplió unua ardua tarea en el sector Antártico Argentino, para proceder al relevo de personal y sostén logístico de bases y destacamentos que las fuerzas armadas de nuestro país mantienen instalados en forma permanente en esa zona austral, prolongación del territorio argentino, y debió sortear grandes obstáculos al operar en esa zona, debido a lo avanzado de la temporada, que torna casi impenetrables las zonas donde se hallan ubicadas algunas de dichas bases.

No obstante esta dificultad, la citada unidad logró reabastecer en esta última etapa a las bases del ejército "General Belgrano" y "Esperanza", a la base aeronaval "Petrel" y al destacamento naval "Orcadas", además de cumplir también una tarea de suma importancia en el campo de la investigación científica.

Tres días después el rompehielos zarpó de la citada base naval con destino a Buenos Aires, dando así por terminada la campaña de referencia y con la satisfacción de todo su personal de haber cumplido una vez más su misión en aquellas lejanas regiones.

VISITA OFICIAL DEL JEFE DE ESTADO MAYOR DE LA MARINA ESPAÑOLA

El 20 de marzo arribó a nuestro país, en visita oficial el jefe de Estado Mayor de la Marina española, almirante D. Enrique Barbudo Duarte, acompañado de su señora esposa, Dª María Sotomayor de Barbudo.

El director de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, contraalmirante D. Federico Larrañaga, fue designado almirante acompañante del alto jefe naval español.

El mismo día de su llegada, el almirante Barbudo efectuó una visita protocolar al ministro de Defensa, haciendo lo propio posteriormente al jefe del Estado Mayor General Naval y al comandante en jefe de la Armada, almirante D. Pedro A. J. Gnavi.

Durante su estadía, que se prolongó hasta el 1° de abril, el distinguido huésped cumplió un amplio programa de actividades que comprendió una visita a la base naval de Puerto Belgrano.

ARRIBÓ EN VISITA OFICIAL A NUESTRO PAÍS EL BUQUE ESCUELA «GLORIA», DE LA ARMADA DE COLOMBIA

A su arribo, el 27 de febrero, fue recibida por autoridades de la Armada, funcionarios de la Embajada de Colombia acreditada ante nuestro Gobierno y el ayudante argentino del comandante de la nave, capitán de corbeta D. Julio Sarmiento, rindiendo los honores correspondientes tropas de marinería y la banda de música de la Escuela de Mecánica de la Armada.

Ésta es la primera vez que una unidad de la Armada colombiana efectúa una visita oficial a nuestro país. Durante la misma, que terminó el 5 de marzo, los marinos del país hermano desarrollaron un extenso programa de actividades y fueron objeto de múltiples agasajos.

LA ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL EFECTUÓ EL VIAJE DE INSTRUCCIÓN DE FIN DE CURSOS

El 13 de marzo la Escuela de Aviación Naval, con asiento en la base aeronaval Punta Indio, inició el viaje de instrucción de fin de cursos previsto en los planes de enseñanza de ese instituto.

Al mando del director de esa escuela, capitán de fragata D. Raúl A. Fitte, decolaron desde dicha base un avión Catalina PBY-5A, tres aviones Beechcraft C-45 y un avión Douglas C-47 para apoyo, traslado de personal y materiales, conduciendo a su bordo a oficiales egresados de la Escuela Naval Militar, cadetes de la Escuela Complementaria de la Armada, oficiales de la Prefectura Naval Argentina y médicos aeronáuticos de Sanidad Naval, que cumplirán el vuelo final de instrucción previo a su egreso.

Durante dicho vuelo de instrucción, que duró una semana, los alumnos visitaron la base aeronaval Comandante Espora, Trelew, Esquel y Neuquén, y durante el regreso hicieron una escala técnica en el aeródromo de Santa Rosa.

HOSPITAL NAVAL CENTRAL

El Comando en Jefe de la Armada ha dispuesto la preparación de un llamado a concurso público de anteproyectos para la construcción del futuro Hospital Naval Central.

La realización de esta obra permitirá cubrir una sentida necesidad de la institución, motivada por el creciente requerimiento de atención médica de su personal, tanto militar como civil y familiares.

El Hospital Naval Central contará inicialmente con 338 camas, debiendo sus servicios centrales estar capacitados para servir una futura ampliación de internación hasta 450 camas. La zona de consultorios externos tendrá una amplitud adecuada, a fin de absorber el incremento de demanda asistencial que se prevé en estos servicios.

Asimismo se proyecta dotarlo de un equipamiento eficiente y moderno. La superficie total de la obra se estima en 25.000 m^2. El terreno, que está ubicado en el parque Centenario, fue cedido a la Armada con ese fin por la Municipalidad de Buenos Aires.

El llamado a concurso de anteproyectos tendrá lugar a la brevedad.

LA REPÚBLICA ARGENTINA ES EL PAIS QUE MÁS CARTAS NÁUTICAS HA EDITADO EN EL MUNDO DURANTE 1969

Según la estadística publicada en el boletín del Bureau Hidrográfico Internacional del mes de diciembre último, nuestro país es el que mayor cantidad de cartas náuticas nuevas editó en el transcurso de 1969. Totalizó 22 cartas, siguiéndole en la escala Gran Bretaña, con 17. A la Armada corresponde el mérito de esta acción, destinada a ofrecer seguridad a los navegantes de todas las banderas que surcan las aguas de nuestro mar epicontinental.

Al Servicio de Hidrografía Naval compete la tarea de confeccionar y editar las cartas de navegación de todo el litoral marítimo argentino y sus islas adyacentes. Como bien saben nuestros lectores, es ésta una tarea de fundamental importancia, si se considera que la carta es un elemento indispensable para conocer la posición del buque en el mar y, muy

especialmente, para las entradas a puerto. En ella, además del contorno de la costa territorial y de las islas con todos sus accidentes, están volcados los datos completos del balizamiento de la zona, las profundidades, los bancos y canales, las desembocaduras de los ríos en el mar, así como también se indican las cadenas montañosas, las ciudades y poblaciones importantes y toda otra referencia que pueda significar un obstáculo o servir de guía a los navegantes.

La edición de una carta náutica supone una ímproba tarea, que comienza en pacientes —a veces esforzadas— campañas en tierra y en el mar destinadas a reunir la información que, luego de un proceso de estudio y cálculo, es volcada por el técnico cartógrafo en un minucioso y prolijo dibujo original que sirve de base para la posterior impresión en serie en los propios talleres del organismo naval mencionado.

Sucesivos y continuados relevamientos llevados a cabo desde hace varios años, con la participación de los buques A.R.A. «Ushuaia», «Chiriguano», «Sanaviron», «Yamaná», «San Julián», «Bahía Blanca», «Madryn» y «Comodoro Lasserre» (estos tres últimos ya radiados); las lanchas hidrográficas «Cormorán» y «Petrel»; aviones para las fotografías aéreas; utilización de equipos electrónicos de situación Raydist e Hidrodist, con todo el apoyo logístico que este movimiento supone, son los antecedentes inmediatos de esta gran edición de cartas náuticas nuevas, que comprenden, en esta primera etapa, la zona que va desde los 31° 36' de latitud Sur, en la costa del Brasil, hasta los 51° 44' en las islas Malvinas, incluyendo el Río de la Plata, puertos de Uruguay y Brasil y puertos patagónicos. En preparación se encuentra el resto del litoral y el Sector Antártico Argentino.

De esta manera, el Servicio de Hidrografía Naval va dando cumplimiento al ambicioso plan de renovación cartográfica que se ha trazado, debiendo destacarse que el valor humano ha sido el factor decisivo en ese logro. Tanto el personal militar como el civil participante en los distintos pasos del proceso de la carta han realizado verdaderos esfuerzos para superar con tenacidad y decisión las dificultades surgidas de la falta de medios adecuados, en especial los buques, cuya vida útil ha sido sobrepasada con largueza.

UN HELICÓPTERO DEL TRANSPORTE A.R.A. «BAHÍA AGUIRRE» VISITÓ LAS RUINAS DE LA CABAÑA QUE SIRVIÓ DE ALOJAMIENTO A LA DOTACIÓN DEL «ANTARCTIC»

Sesenta y siete años después que la gloriosa corbeta «Uruguay» rescató a los náufragos del «Antarctic» en la isla Paulet (Sector Antártico

Argentino) un helicóptero de la Armada Argentina, perteneciente a la Agrupación Naval Antártica, visitó las ruinas de la cabaña que en el año 1903 sirvió de alojamiento a la gente del «Antarctic» por más de nueve meses. Participaron del vuelo el comandante del transporte A.R.A. «Bahía Aguirre», capitán de fragata Héctor Silva, el jefe de la División Antártida del Servicio de Hidrografía Naval, capitán de corbeta Enrique Pierrou y el teniente de navío aviador naval Norberto Perazzo.

El helicóptero 4-H-2 "Alouette 3", del mencionado transporte, aterrizó en las inmediaciones del refugio del «Antarctic» en la costa de la isla Paulet. La cabaña, si bien en ruinas, conserva aún intactas sus paredes y dentro de ellas se encontraron numerosos elementos que sirvieron de apoyo a los náufragos.

Cabe destacar el buen estado en que se hallaban las latas de té, grasa y extracto de carne; y como recuerdo imborrable de aquella odisea, una cinta de gorra que ostenta en lucha contra el tiempo, aún claramente visible, el nombre de «Antarctic».

En diciembre de 1968, esta cabaña fue también visitada por personal del rompehielos A.R.A. «General San Martín», pero la encontraron totalmente cubierta de nieve.

Como se recordó en el N° 678 de este Boletín *(Marinos ilustres - El vicealmirante Julián Irízar*), el «Antarctic» arribó a Buenos Aires en diciembre de 1901, con la expedición que se hallaba a cargo del doctor Otto Nordensjoöld, y la voluntad argentina de desarrollar intensamente nuestros intereses antárticos hizo que el entonces ministro de Marina, almirante Onofre Betbeder, ofreciera a la expedición sueca del doctor Nordensjoöld carbón y víveres a discreción en Ushuaia, tanto de ida como de vuelta, a condición de que otorgara su permiso para que integrara la expedición el alférez de nuestra Armada D. José María Sobral, experto en magnetismo y meteorología. Concretado el acuerdo, partió el «Antarctic» y poco después, en febrero de 1902, la expedición se establecía en la isla Cerro Nevado. Transcurridos los primeros meses de 1903 sin noticias de esa nave, la Armada Argentina, inquieta por la suerte de la expedición en general y por uno de sus hijos en particular, propuso en el mes de julio un viaje de búsqueda y rescate.

Para tal cometido se alistó en tres meses a la corbeta «Uruguay», que ya tenía en ese entonces 30 años de edad. La vieja corbeta, al mando del teniente de navío Julián Irízar, largó amarras el 8 de octubre de 1903 y totalmente tripulada por marinos argentinos concretaba por primera vez en la historia antártica un acontecimiento semejante, ya que el 8 de noviembre de ese año encontró a los expedicionarios y los trajo de regreso a Buenos Aires ante un extraordinario júbilo popular, compartido por todo el mundo civilizado.

EN EL PORTAAVIONES A.RA. «25 DE MAYO» SE AFIRMÓ LA NUEVA INSIGNIA DE MANDO DEL COMANDANTE NAVAL

El 21 de enero, en una ceremonia que tuvo lugar a bordo del portaaviones A.R.A. «25 de Mayo», con apostadero en la base naval Puerto Belgrano, se procedió a la afirmación de la nueva insignia de mando del Comandante Naval.

Presidió el acto el titular del Comando Naval, vicealmirante D. Carlos G. N. Coda, y estuvieron presentes en el mismo altas autoridades navales y los comandantes de las unidades de la flota de mar subordinadas a dicho comando.

PUERTO DE ULTRAMAR EN AGUAS PROFUNDAS

Con fecha 29 de diciembre de 1969 el Poder Ejecutivo suscribió el decreto 8.457/69, por el cual se aprueba el contrato suscripto oportunamente entre la Comisión de Estudios del Puerto en Aguas Profundas y las empresas Frederic R. Harris Engineeering Corporation; Robert R. Nathan Associates Inc.; Amaya, Devoto, Lanusse, Martin & Pieres e Inconas S.C., para el estudio de prefactibilidad, preinversión y anteproyecto para Ja construcción de un puerto de ultramar en aguas profundas.

El estudio de referencia, que por su alcance y proyecciones constituye uno de los de mayor aliento encarados hasta la fecha, tiene un plazo de ejecución de once meses y está orientado a determinar las posibilidades de que la República Argentina cuente para su tráfico marítimo del Río de la Plata y afluentes con un puerto terminal que permita el acceso de los grandes buques que en la actualidad son normales en el comercio internacional.

«CAMPAÑA PESQUERÍA XIV»

El 9 de enero zarpó de Dársena Norte el buque oceanográfico A.RA. «Capitán Cánepa», al mando del capitán de corbeta D. Ventura Juan Reverter, para iniciar la "Campaña Pesquería XIV", planificada por el Servicio de Hidrografía Naval mediante un convenio suscripto con la F.A.O., con participación del Fondo Especial de las Naciones Unidas.

La campaña de referencia, la última en su tipo de una serie de investigaciones similares iniciadas en el año 1966, tuvo como zona de

operaciones la plataforma continental argentina, desde el golfo San Jorge hasta el cabo Vírgenes.

Cabe mencionar que, al finalizar la "Pesquería XIV", el «Capitán Cánepa» concluyó de investigar científicamente toda la plataforma continental desde las costas del Brasil hasta el estrecho de Magallanes, cerrando así una serie de tareas realizadas en todas las estaciones del año, entre las cuales merecen citarse: extracción de muestras de agua y plancton a distintas profundidades; salinidad y oxígeno disuelto en el mar; determinación de nutrientes; clorofila de superficie; alcalinidad; observaciones meteorológicas y registros batimétricos a lo largo de todas las derrotas seguidas por la nave, etcétera.

En esta forma el Servicio de Hidrografía Naval cierra un capítulo de estudios científicos de los recursos ictiológicos argentinos que redundará en un significativo aporte para la economía del país en ese campo.

HOMENAJE DE LA ARMADA ARGENTINA AL DIARIO «LA NACIÓN» CON MOTIVO DE SU CENTENARIO

El 15 de enero, en el edificio del Comando en Jefe de la Armada, sito en Avda. Madero y Cangallo, se realizó un acto con motivo de la entrega al diario "La Nación'' de la réplica del escudo heráldico de dicho comando, en testimonio de su honrosa trayectoria a través de sus cien años de existencia.

Presidió el acto el comandante en jefe de la Armada, almirante D. Pedro A. J. Gnavi, quien pronunció palabras alusivas al significado del acto, tras lo cual hizo entrega de la réplica aludida al director de "La Nación", doctor Bartolomé Mitre, quien se hallaba acompañado de directivos y corresponsales navales del diario fundado por su ilustre antepasado.

EXTRANJERAS

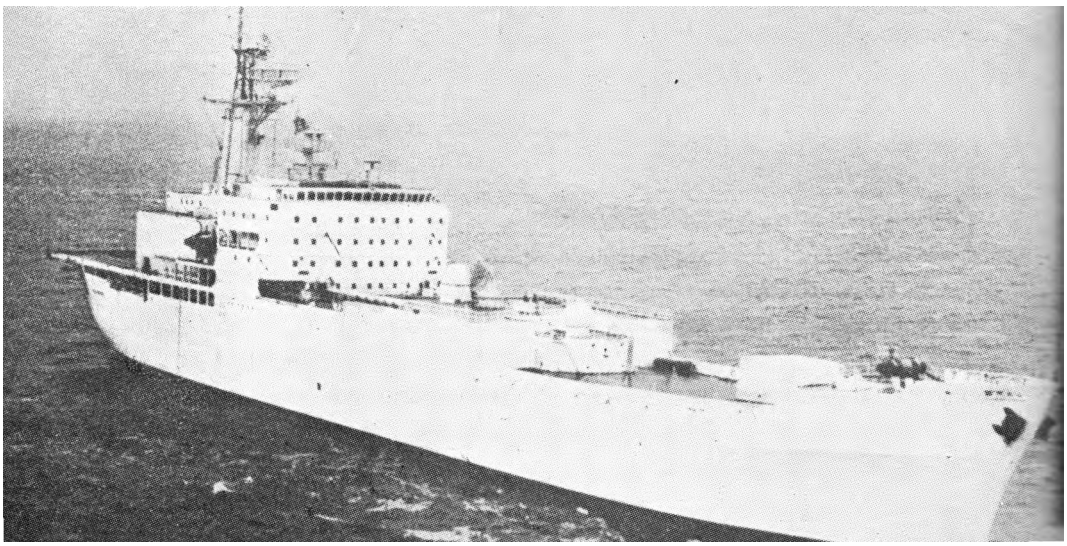
FRANCIA

UN NAVÍO DE CARACTERÍSTICAS POCO COMUNES: EL BUQUE SEGUIDOR DE MISILES «HENRI POINCARÉ»

Para realizar su programa de misiles balísticos estratégicos, Francia necesitaba un polígono de varios miles de kilómetros de longitud, en donde pudiera lanzar misiles experimentales de cabeza inerte en condiciones satisfactorias de seguridad. Para ello contaba con el Sahara pero, debido a los acuerdos de Evian, se vio privada de sus instalaciones saharianas; entonces dirigió su vista al mar. Puesto que el Mediterráneo es demasiado estrecho para las pruebas de lanzamiento de misiles de largo alcance, se decidió construir un centro de ensayos en la costa atlántica. La zona costera comprendida entre Biscarosse y Mimizan reunía la mayor parte de las condiciones que debe poseer un lugar de lanzamiento de misiles balísticos secretos; allí pues, fue instalado el vasto conjunto llamado "Centre d'Essais des Landes" (Centro de Pruebas de las Landas).

En el C.E.L. se pueden efectuar con toda seguridad los lanzamientos de los misiles experimentales necesarios para realizar las etapas propul-

El «Henri Poincaré»



soras de los SSBS y MSBS. Estos lanzamientos en el Atlántico suponen la caída de los misiles en el mar, lo que ocasiona ciertas complicaciones en la tarea de localizar con exactitud el punto de impacto. Por otra parte, para alcances de unos 2.500 km, la curvatura de la Tierra hace imposible la propagación de las ondas de los radares de seguimiento del C.E.L. Por esta razón, se dispuso la instalación de dos estaciones de seguimiento separadas; una terrestre y otra marina y móvil.

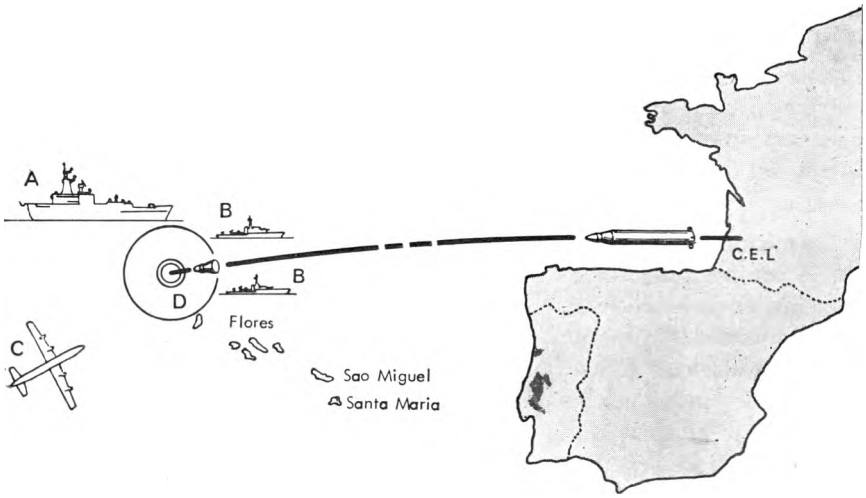
La misión principal de una estación de seguimiento consiste en estudiar el comportamiento de los miles balísticos durante la fase de repenetración en la atmósfera, y determinar con la mayor precisión el punto de impacto. No menos importante es mantener la vigilancia de la zona de caída, con objeto de garantizar la seguridad, así como coordinar todos los movimientos de las unidades aéreas y marinas encargadas de recuperar el cuerpo del misil. La estación terrestre de Flores (en las Azores) ofrece grandes ventajas en lo que concierne a la localización precisa del punto de impacto, puesto que las coordenadas de la isla son perfectamente conocidas.

Desgraciadamente, ofrece también inconvenientes: la gran distancia que la separa de la metrópoli crea dificultades logísticas, y el hecho de que el punto de impacto deba encontrarse cerca de la estación terrestre requiere un control del alcance muy difícil de obtener al principio.

Una estación marina instalada en un buque convenientemente equipado posee mayor flexibilidad operativa tanto desde el punto de vista del mantenimiento como de la elección de la posición. Por el contrario, la localización exacta del punto de impacto es más difícil, debido a la dificultad para determinar con la precisión deseada la posición de un buque en movimiento.

La decisión de construir un buque especialmente diseñado para el seguimiento de misiles fue tomada rápidamente; la responsabilidad de esta construcción fue confiada a la Marina Nacional, por dos razones: una, de carácter económico y la otra, por la necesidad de integrar este buque a una fuerza aeronaval encargada de la vigilancia del campo de tiro. En diciembre de 1966, se constituyó el "Groupe Naval d'Essais des Misiles" —Groupe M— (Grupo Naval de Prueba de Misiles), que agrupó bajo una sola autoridad todos los navios de la Marina Nacional puestos a disposición del "Centre d'Essais des Landes". Estos navios fueron: el buque-escolta «Guépatre», los escoltas rápidos «Le Savoyard» y «Le Basque», y los tres dragaminas «Denebola, «Pégase» y «Bellatrix». La formación del Grupo "M" fue completada con la incorporación al servicio activo del buque seguidor de misiles «Henri Poincaré».

La realización del «Henri Poincaré» fue confiada al "Service des Equipements de Champs de Tir" —SECT— (Servicio de Equipamiento de Polígonos de Tiro), que fue también responsable de la instalación



Esquema de la red de obtención de datos del "Centre d'Essais des Landes" (CEL). A: Buque de seguimiento «Henri Poincaré». B: Buques-escolta. C: DC-7C A.M.O.R. D: Zona del impacto.

del "Centre d'Essais des Landes" y de la estación de Flores, así como de la provisión de los equipos de medición para los aviones DC-7C *A.M.O.R.* (Avión de Mesure et d'Observation au Réceptacle)[1] y los buques-escolta. Después de haberse llevado a cabo la definición del programa, el establecimiento de las performances requeridas, la selección de equipos de medición para instalar a bordo y la realización del anteproyecto, el S.E.C.T. subcontrató la construcción del buque. El casco fue encargado a la Dirección Técnica de Construcciones Navales (D.T.C.N.); y la "Compagnie de Signaux et d'Entreprises Electriques" tomó a su cargo el suministro de los instrumentos de medida y el diseño de las instalaciones especiales necesarias.

La misión esencial del nuevo buque es la de efectuar con gran precisión una serie de mediciones dentro de la zona de repenetración. Las medidas o datos más importantes son los que se obtienen durante la última fase de la trayectoria, que comienza cuando el misil repenetra en la atmósfera, y son recogidos por telemetría y trayectometría.

Otras misiones de este buque son: la vigilancia de la zona de impacto, el mando de la fuerza naval vinculada con él y el aprovisionamiento en el mar de los buques-escolta. El buque está provisto también de helicópteros encargados de recuperar los elementos de repenetración de

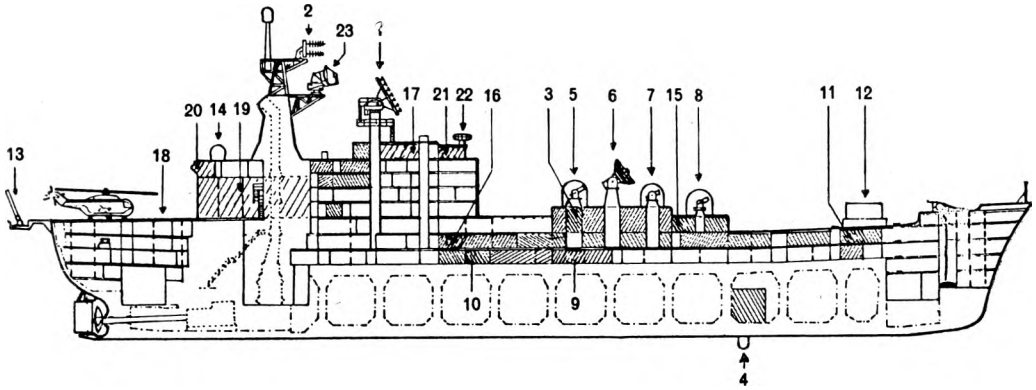
[1] La designación oficial del «Henri Poincaré» es *batiment réceptacle,* o sea buque receptor (de señales).

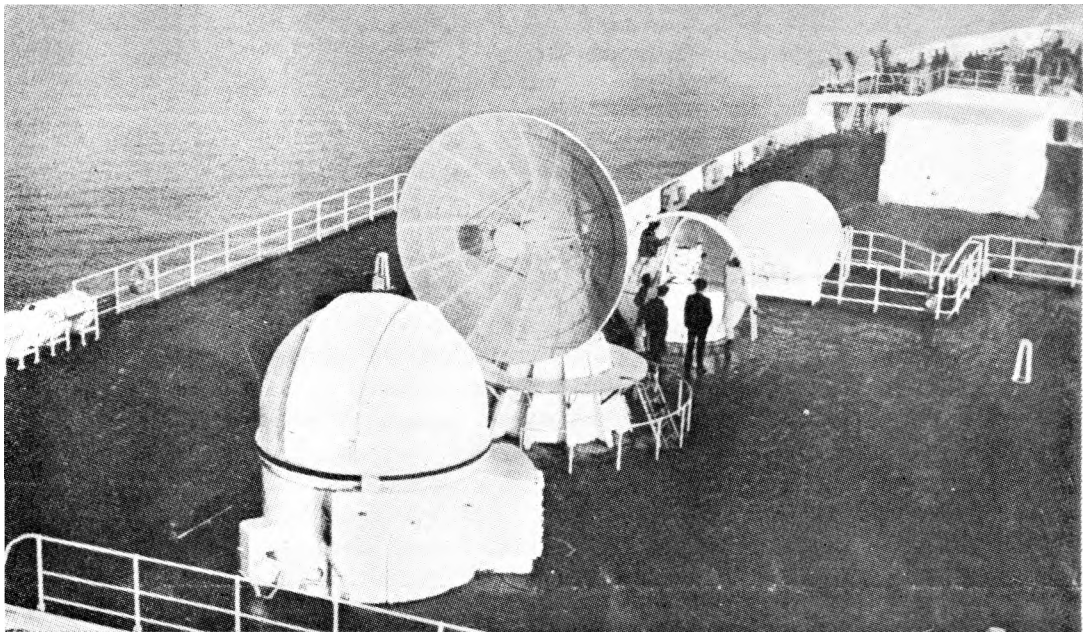
ios misiles o los instrumentos registradores que flotan en la superficie del mar después del impacto.

Descripción del «Henri Poincaré»

Para realizar una estación marina seguidora conveniente, hacía falta un navío cuyo desplazamiento fuese suficientemente grande para garantizar la estabilidad indispensable en las operaciones de seguimiento y que, al mismo tiempo, pudiera ofrecer un espacio adecuado para el acondicionamiento interior, así como también para la instalación de las diversas cúpulas, antenas y plataforma de aterrizaje para los helicópteros. Durante 1964, se llevó a cabo la definición de un buque de tipo completamente nuevo. Esos estudios fueron efectuados por el S.E.C.T., encargado de la definición de los equipos científicos necesarios, en colaboración con el estado mayor de la Marina —puesto que el buque debía ser armado por la Marina Nacional— y el Servicio Técnico de Construcciones y Armas Navales, que realizó su tradicional trabajo de arquitectura naval. Después de varias discusiones, se llegó a la conclusión de que era preferible comprar y transformar un buque mercante, antes que construir uno nuevo. La elección recayó en el petrolero italiano «Maina Morasso» y su transformación fue confiada a la Dirección de Construcciones y Armas Navales, de Brest.

Corte longitudinal del «Henri Poincaré». 1: Torreta de telemetría principal, con antena Télémaque. 2: Torreta de telemetría secundaria. 3: Unidad giroscópica de azimut y elevación. 4: Sonar interrogador de balizas. 5: Visor astronómico. 6: Radar de seguimiento Béarn. 7: Torreta de seguimiento IR Tótem. 8: Cineteodolito. 9: Central de cálculo. 10: Reloj electrónico. 11: Transceptores de banda lateral independiente. 12: Antena de emisión HF. 13: Lanzacohetes aerológicos. 14: Recepción de sondeos aerológicos. 15: Dispositivo de sondeo oceanográfico. 16: Puesto central de medición. 17: Central de operaciones. 18: Plataforma de aterrizaje en cubierta. 19: Hangar para dos helicópteros. 20: Puesto central de aviación. 21: Puente de mando. 22: Radar de navegación. 23: Radar de vigilancia aérea.





Cubierta de proa; en primer plano, la cúpula del visor astronómico, seguida del radar Béarn, el cineteodolito (montado provisionalmente en el emplazamiento de la torreta Totem), la cúpula del teodolito (emplazamiento definitivo) y, finalmente, la antena de emisión en HF. El seguidor Tótem sigue automáticamente y con gran precisión la trayectoria de los misiles, gracias a los rayos infrarrojos que emiten. El equipo IR de la torreta comprende un telescopio Barnes, asociado a una cámara de televisión y montado sobre un soporte de tipo teodolito. El conjunto se encuentra instalado bajo una cúpula. Este equipo permite obtener, en forma digital para ser registradas directamente, todas las informaciones angulares (ángulos y velocidades angulares) concernientes al misil; además, transmite estos datos a los otros instrumentos de medición al repenetrar el misil en la atmósfera y también durante el paso por el espacio no cubierto por el radar.

Este petrolero fue elegido por su gran desplazamiento, su cubierta de vastas dimensiones (que permitiría la instalación de un hangar y una plataforma de aterrizaje sobre cubierta) y por poseer un grupo propulsor de turbinas, lo que reduciría las causas de vibración.

Hoy, el «Henri Poincaré» se parece muy poco al que fue petrolero. Para transformarlo, fue necesario eliminar sus estructuras, modificar la mayor parte de sus tanques y añadir sobre la cubierta principal tres cubiertas resistentes, cinco plataformas y un hangar para dos helicópteros *Super Frelon.* Excepto el equipo propulsor, todas las instalaciones son completamente nuevas. Las características del buque son las siguientes: eslora, 178 m; manga, 22,2 m; desplazamiento medio, 24.000 toneladas; calado medio con este desplazamiento, 8,75 m; franco bordo, 10 m; puntal, 18 m. El desplazamiento del «Henri Poincaré» le confiere el tercer lugar de los buques de la Marine Nationale, después de los portaaviones «Foch» y «Clemenceau». Su instalación motriz está constituida por turbinas de vapor de doble reducción, de una potencia total de 10.000 HP, transmitida por un solo eje, que le permite al-

canzar una velocidad de crucero de 15 nudos y una máxima de 16.7 nudos. La electricidad necesaria para los usos de a bordo y el funcionamiento de las instalaciones científicas es suministrada por un grupo de generadores accionados por turbinas de vapor y un motor Diesel, que generan una potencia total de 5.200 kW. Tres centrales frigoríficas, con una potencia total de 1.050.000 frigorías/hora, acondicionan el aire de a bordo y mantienen la refrigeración de las unidades electrónicas que forman parte de las instalaciones científicas.

El «Henri Poincaré» fue diseñado para llevar a bordo una tripulación de 280 hombres, pero durante las maniobras de lanzamiento, puede alojar un grupo adicional formado por unos cuarenta ingenieros, oficiales y técnicos del CEL (capacidad máxima, 360 hombres). Puede permanecer en el mar 45 días. Además de las cabinas destinadas a la tripulación, el buque posee numerosas cámaras operativas y técnicas, necesarias para alojar los equipos científicos y realizar sus tareas.

El mando del navío se ejerce desde el puente, con la acción conjunta de la central de operaciones, situada inmediatamente debajo, donde constantemente está señalada y presentada la zona de impacto.

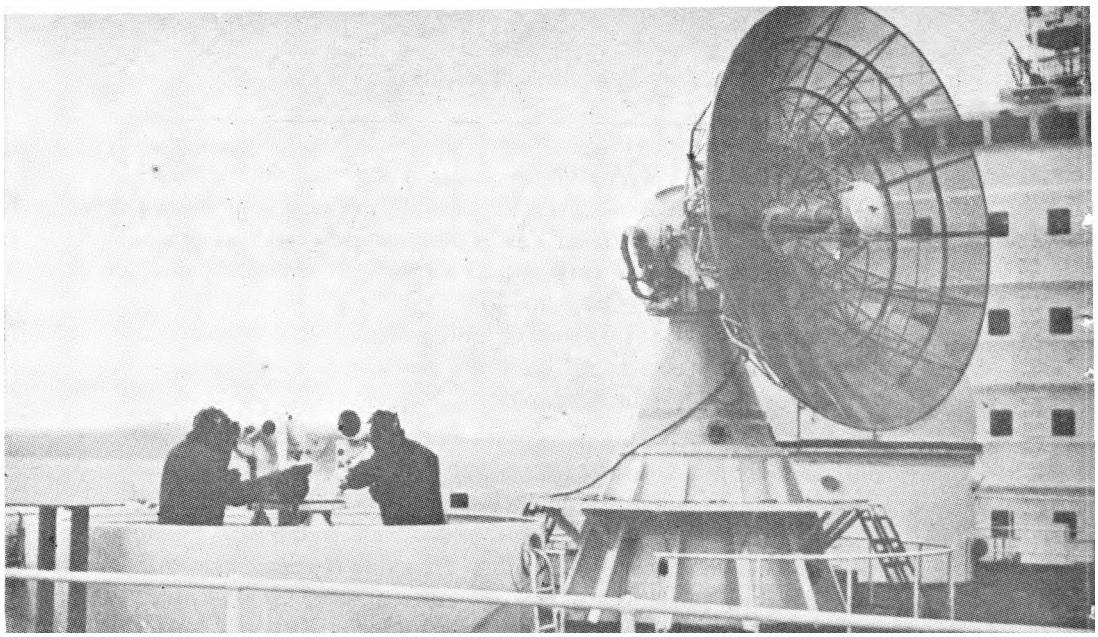
Equipos de medición

Las antenas telemétricas están situadas en dos torretas giratorias. Una sirve para orientar la antena principal (antena *Télémaqué)* y la otra, la antena secundaria. Esta última antena es usada también para transmitir a los aviones *DC7-C A.M.O.R.* los datos telemétricos recibidos y registrados durante el vuelo del misil.

El sistema de trayectometría se compone de tres equipos. El primero tiene por objeto establecer la referencia; es decir, el sistema de ejes al cual deben ser referidas las mediciones. Las direcciones de los ejes son determinadas mediante una unidad giroscópica muy exacta de azimut y elevación. El origen del sistema de ejes es establecido por la determinación precisa de la posición del buque con respecto a tres balizas acústicas colocadas en el fondo del mar; estas medidas son obtenidas por medio de un sonar especial. Previamente, se determina la posición de las balizas en el fondo del mar en coordenadas terrestres, con un visor astronómico de alta precisión. Este visor sirve también para controlar la unidad giroscópica.

El segundo equipo sirve para determinar la trayectoria del misil balístico dentro del sistema de ejes establecido. Este equipo consta del radar de seguimiento *Béarn,* la torreta de seguimiento *Totem*, provista de un detector de infrarrojos, y el cineteodolito.

La antena principal de telemetría *Télémaqué* desempeña también un papel muy importante en la determinación de la trayectoria, ya



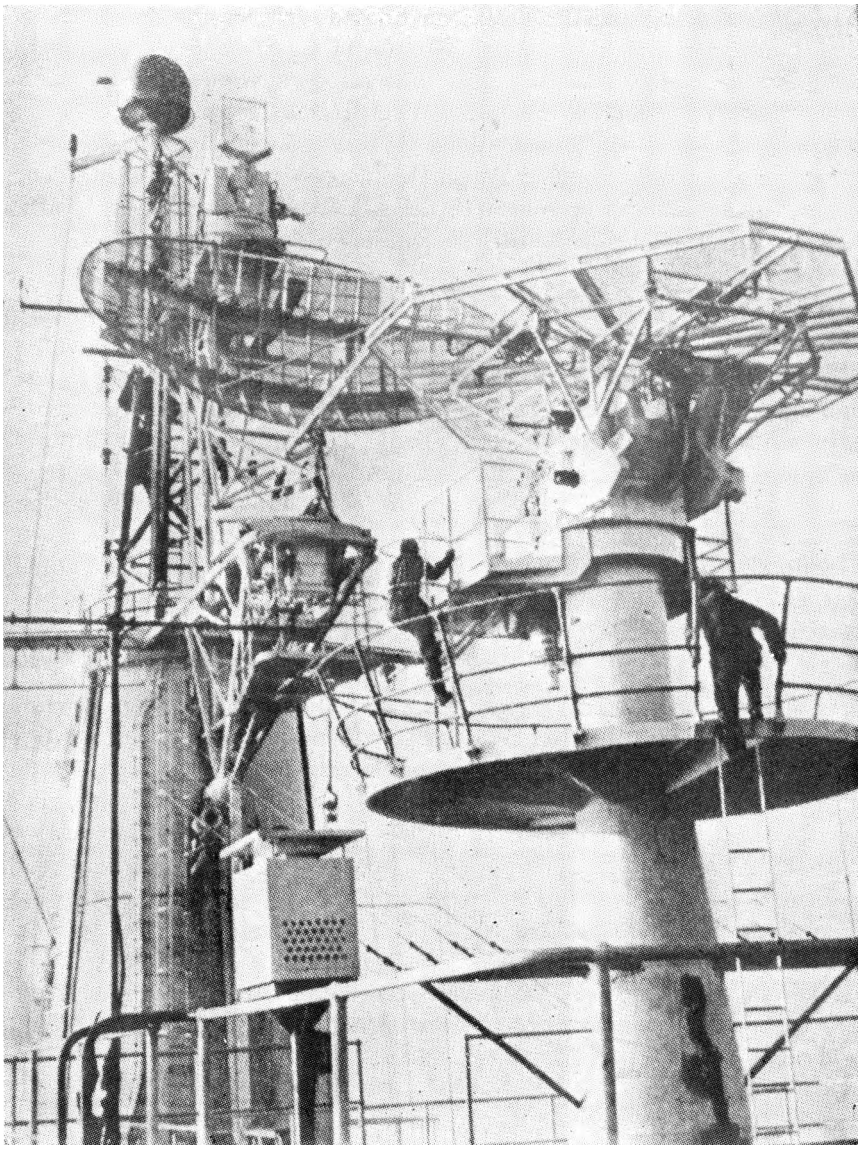
De proa hacia popa: el cineteodoiito, la antena tipo Cassegrain del radar Béarn (montada sobre un soporte teodolito cónico) y la cúpula del visor astronómico. El cineteodoiito Askania comprende un telescopio (distancia focal de 1 m) y una cámara de ritmo lento (5 imágenes por segundo), que registra sobre película datos cronométricos y angulares. El radar Béarn, de Thomson-Houston, es un radar de trayectometría de alta precisión, que funciona en la banda C con eco o sobre transpondedor; provee al centro de registro de datos las informaciones de elevación y ángulo de rumbo del misil, así como su distancia, obtenida mediante un transpondedor instalado en el misil (distancia máxima, 4.000 km). El Béarn sirve también para orientar los otros equipos hacia el objetivo y reactualizar el calculador. El visor astronómico, de fabricación norteamericana, está constituido por un sextante automático muy perfeccionado, cuyo funcionamiento está basado en el empleo de un telescopio (distancia focal de 1,4 m) asociado a un sistema de detección automática y montado sobre un soporte teodolito simple, provisto de cifradores angulares.

que facilita a los otros aparatos, principalmente al radar *Béarn*, la determinación del objetivo.

El tercer equipo es esencial para el funcionamiento de los dos primeros. El Centro de Cálculos registra los datos recogidos durante la prueba, efectúa los cálculos trayectográficos que permiten orientar las antenas direccionales hacia el misil (determinación del objetivo), calcula la posición del buque con respecto a las balizas, orienta el visor astronómico hacia las estrellas elegidas y calcula la posición astronómica. Un reloj electrónico permite conocer el tiempo con gran exactitud y sincroniza los datos obtenidos en el buque con los de la base de lanzamiento. Además, suministra las referencias de tiempo necesarias a los aparatos de medición.

La transmisión de datos por haz hertziano entre el Centro de Cálculos de Biscarrosse y el del buque permite conocer a los técnicos de a bordo los parámetros orbitales del misil, después de la fase de pro-

El mástil principal de telemetría (primer plano) con la antena Télémaque de ELECMA, en posición de reposo. Detrás, el radar de vigilancia aérea, la torreta de telemetría secundaria y la antena de TACAN. La antena Télémaque, formada por una red de dipolos cruzados, es una antena de recepción de ganancia elevada (18 db) montada sobre un soporte C.S.E.E. de tipo teodolito, autoorientado según el principio monoimpulso. La torreta secundaria tiene también un soporte del mismo tipo y construcción, pero está provista de una antena de auxilio y de retransmisión con una ganancia de 12 db. Esta antena fue suministrada por el Laboratorio de Física Aplicada, de Sud - Aviation.



pulsión, y facilita la orientación de las antenas direccionales para la determinación del objetivo. El enlace entre los dos Centros se realiza en HF, mediante transceptores BLU y una antena de emisión especial de bajo desarrollo vertical (potencia de emisión, 3 kW). Este sistema de transmisión es utilizado también para los enlaces telefónicos y telegráficos entre el CEL y el «Henri Poincaré».

Por último, existen también equipos complementarios destinados a conocer las condiciones del medio ambiente, conocimiento muy útil para aumentar la precisión de las medidas de trayectometría. Se efectúan sondeos aerológicos, lanzando desde el buque cohetes y globos; esto permite conocer el índice de refracción de la atmósfera, así como también otros parámetros necesarios al constructor del misil, tales como la velocidad del viento y la densidad de la atmósfera en función de la altitud. En el océano, se efectúan también sondeos a gran profundidad, con el fin de conocer la velocidad del sonido en el agua, para poder mejorar la precisión de la localización de las balizas y, por consiguiente, la posición del buque.

El conjunto de los equipos de medición descrito es dirigido desde el Puesto de Mando de Medición, que recibe todas las informaciones relativas a la preparación del lanzamiento y al funcionamiento de cada uno de los equipos. En esta forma, el misil se halla constantemente bajo control, tanto durante la fase previa al lanzamiento como durante su vuelo, con lo que pueden ser tomadas sin tardanza decisiones referentes, por ejemplo, a la determinación del objetivo. Los datos son recogidos en diversas y sucesivas transmisiones; después, el Puesto de Mando de Medición transmite una síntesis final al Centro de Cálculos, que es el que mantiene el enlace entre el buque y la estación de lanzamiento.

La decisión definitiva de realizar el «Henri Poincaré» fue tomada en 1965, pero los trabajos de transformación del buque primitivo y los pedidos del equipo necesario no pudieron comenzar antes del 1° de enero de 1966, debido a que los créditos necesarios fueron otorgados con cierta tardanza. En marzo de 1968, el buque estuvo terminado y preparado para participar en las operaciones de lanzamientos balísticos. Así, pues, para los trabajos de transformación, reconstrucción y equipo del buque fueron necesarios 27 meses. Considerando que el «Henri Poincaré» es el primer buque de este tipo construido en Europa occidental, su realización en tan breve tiempo puede ser considerada como una notable proeza, tanto más si se tiene en cuenta la complejidad y el alto grado de precisión de sus equipos.

(Informativo.)

LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS

LA FRAGATA "LIBERTAD" POR LOS MARES Y PUERTOS DEL MUNDO

Capitán de Corbeta ATILIO M. POLVERINI

Obra recomendada para la publicación por el Jurado del Concurso Literario de homenaje al sesquicentenario de la independencia argentina

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 3.— $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
220 páginas
Tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

ERRATA

Por un lamentable error, en el número anterior de este Boletín, en la nota necrológica correspondiente al Contraalmirante D. GASTON CLEMENT, de página 543, se ha dicho:

> Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante GASTON LESTRADE,

debiendo decir:

> Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante D. FRANCISCO A. ALEMAN, en nombre de la Armada.

El señor Contraalmirante Lestrade lo hizo, en cambio, en nombre de los compañeros de promoción.



JORGE PLATE

Teniente de Corbeta

Falleció el 1° de enero de 1970

El teniente de corbeta Jorge Píate nació en Ramos Mejía, provincia de Buenos Aires, en 1910.

Hizo sus estudios primarios en establecimientos locales y los secundarios en Inglaterra y Alemania.

De regreso al país ingresó en la Escuela Naval, de la que egresó como guardiamarina en 1932.

Tras haber prestado servicios en el acorazado «Rivadavia» y en otras unidades de la Armada, se acogió al retiro efectivo por razones de salud.

Impulsado por una vocación profunda estudió en la Facultad de Ingeniería de La Plata, en la que obtuvo el diploma de ingeniero electromecánico, reintegrándose luego al establecimiento al que lo unían lazos de profundo afecto: la Escuela Naval Militar. En ella trabajó durante 25 años como profesor de Matemáticas, Astronomía y Navegación. Así es como el teniente de corbeta Píate, marino, profesional y catedrático, desarrolló una fecunda labor en ese Instituto.

Su labor no se limitó el ejercicio de la cátedra. Fue un verdadero maestro de las generaciones de estudiantes que pasaron por las aulas de la Escuela Naval, a las cuales enseñó amor a la carrera ***y*** las más nobles tradiciones del mar, y en quienes veía una prolongación de su propia vida.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Bernardo F. Benesch, en nombre de la promoción 58 de la Escuela Naval

Una muy triste circunstancia reúne aquí a los miembros de la promoción 58 de la Escuela Naval Militar, en nombre de quienes vengo a dar un último adiós a Jorge Píate, compañero sin igual y muy dilecto amigo.

Dotado de las condiciones exquisitas con que la Naturaleza sella a quienes han de distinguirse, fue desde su ingreso a la Escuela Naval el compañero comprensivo, tolerante y criterioso, alrededor del cual se nucleó un grupo grande de verdaderos amigos.

Las normas de la vida naval que le impartiera su progenitor, el entonces almirante Píate, hizo de él el cadete que muchos tratamos de emular.

Este inicio fue la conducta invariable que siguiera durante todo su pasaje por la Escuela Naval, por lo que ya próximo a dejarla, fue distinguido con las jinetas de brigadier, que se otorgaba a los mejores, dentro de los bien clasificados.

Su paso por la fragata «Presidente Sarmiento», donde se desempeñara como guardiamarina en comisión, dio ya la evidencia de lo que de él podía esperar la institución naval. Egresó como sus antecedentes lo hacían presumir, entre los primeros de la promoción.

Sin embargo, muy corta fue su convivencia en el servicio activo; una insuficiencia visual que escapara a la

tolerancia de las normas vigentes al respecto, fue la razón que determinó su pase prematuro a la situación de retiro.

Sus inquietudes no se aplacaron con este para él muy sentido contraste, iniciando con el celo con que siempre procediera, la carrera de ingeniero electromecánico.

Pero su entrañable vocación naval requería para satisfacerse, un contacto con este medio, en el que la Providencia le impidió continuar sirviendo; se postuló entonce» como profesor en la Escuela Naval, y previo el concurso del caso, pasó a formar parte del cuerpo docente de la misma.

Su capacidad le dio en breve plazo la satisfacción que procurara al incorporarse a la carrera naval; fue todo un maestro como profesor de astronomía y de navegación; autor de textos y tablas de su materia, culminó como asesor de la Dirección en las asignaturas profesionales.

El prestigio que cimentó entre quienes fueron sus alumnos, son el testimoni o elocuente de su celo y su amor por la enseñanza, de lo que guardan grato recuerdo quienes hoy ocupan los más altos cargos en la Marina.

En su condición de ingeniero electromecánico, dedicó a la empresa por él formada solamente el tiempo que le dejara libre su ocupación preferida en la Escuela Naval. Algo prematuramente su salud quedó afectada, lo que le obligó a disminuir sus actividades. Así, en las vísperas mismas de lograr el harto ganado sosiego de la jubilación, terminó su vida de hombre de bien, modesto, aunque colmado de virtudes, que el Destino puso a prueba exigiéndole siempre un esfuerzo redoblado para obtener lo que a otros otorga mediante el quehacer fácil que demanda lo normal.

Quiera Dios darle la paz que no lograra en vida este temperamento tan activo como era el suyo.

Y a los que lloran su desaparición, la resignación cristiana, con la que sólo es posible sobrellevar los dolores del alma.



JULIO A. PETROCCHI

Capitán de Navío

Falleció el 8 de enero de 1969

El capitán de navío Julio A. Petrocchi nació en la Capital Federal, el 4 de octubre de 1906.

Ingresó en la Armada como cadete de la Escuela Naval el 17 de enero de 1921 y egresó como guardiamarina el 1° de enero de 1927.

El 31 de diciembre de 1947 ascendió a capitán de navío y en 1952 pasó a situación de retiro, a su solicitud.

Entre los numerosos buques en que prestó servicios figuran la fragata «Presidente Sarmiento» y el acorazado «Rivadavia».

En situación de retiro fue Comisionado Federal en la provincia de Chubut durante los años 1962 y 1963.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Omar Otero, en nombre de la Armada Nacional

Señoras y señores: La Armada Argentina me ha confiado el mandato de expresar su pesar por la pérdida de uno de sus oficiales superiores, el capitán de navío (R.E.) Julio Alberto Petrocchi.

Al egresar de la Escuela Naval realizó el viaje 26 de instrucción de la fragata «Presidente Sarmiento» rindiendo, al finalizar el mismo, sus exámenes de fin de curso con las más altas calificaciones.

Promovido al grado de guardiamarina, su primer destino fue el acorazado «Rivadavia»; luego todas las cubiertas de nuestros buques conocerían de su paso firme, de su personalidad inconfundible.

Su actividad en la Armada fue múltiple y variada, ya sea dirigiendo el tiro de una torre del acorazado o con la tarea prolija y delicada de un relevamiento hidrográfico en nuestro dilatado sur.

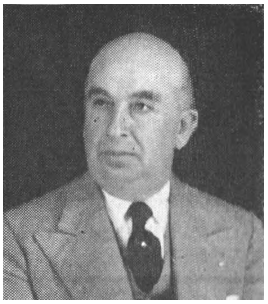
Fue el representante de la Armada en los festejos realizados en 1948 en España, en celebración del 7° Centenario de la fundación de la Marina de Castilla.

Los gobiernos de España y Francia le confirieron condecoraciones en reconocimiento a los servicios prestados.

En 1962 el Gobierno nacional lo designa Comisionado Federal en la provincia de Chubut, cargo en el que se desempeña hasta el 10 de octubre de 1963, al aceptársele la renuncia presentada.

Sus dotes personales lo hicieron acreedor a la estima de quienes lo conocieron y trataron; trabajador fefundo, cabal conocedor de su profesión, hizo que su acción se tradujera en resultados beneficiosos para la Institución que por mi intermedio hoy lo despide.

Roguemos al Altísimo tenga en cuenta sus muchas virtudes y altas cualidades puestas de manifiesto durante el transcurso de su vida, para que su alma descanse eternamente en la paz del Señor.



ALFREDO CONSTANTE

Capitán de Fragata

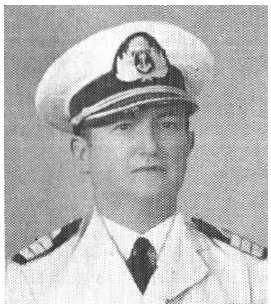
Falleció el 16 de enero de 1970.

A la edad de 90 años falleció en esta Capital el capitán de fragata (R) Alfredo Constante. El extinto marino era uno de los que habían realizado el primer viaje de instrucción en la fragata «Sarmiento». Su brillante trayectoria de oficial lo llevó a ocupar importantes cargos, tanto en la Marina de Guerra como en la mercante.

Ya en situación de retiro ingresó a YPF el 29 de julio de 1921, como jefe de la División Navegación y Transporte de la flota YPF; en 1935 fue nombrado subgerente comercial, ocupando la Gerencia a partir del año 1937 hasta el año 1944, en que fue designado asesor comercial y marítimo de la Presidencia de YPF, hasta que se produce su renuncia el 1° de julio de 1946.

Sus restos fueron inhumados en el panteón social del Ejército, la Marina y la Aeronáutica en el cementerio de Chacarita y en el acto del sepelio se puso de manifiesto el profundo sentimiento de pesar que causó la desaparición del brillante marino y correcto funcionario entre los muchos amigos y subalternos que supo conquistar en su dilatada existencia.

El Boletín del Centro Naval, en nombre de la Comisión Directiva y de su Dirección, cumple en rendir su postres homenaje al distinguido consocio desaparecido.



FRANCISCO ZITARA

Capitán de Fragata

Falleció el 21 de enero de 1970

El capitán de fragata Francisco Xítara ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1914 como aprendiz de la Escuela de Mecánica y como aspirante de la Escuela Naval el 7 de febrero de 1918. Ascendió a teniente de corbeta el 22 de noviembre de 1922 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1942. Pasó a situación de retiro el 23 de junio de 1943.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Patagonia», «Catamarca», «Jujuy», «Bahía Blanca», Comisión Naval en Europa, «Cervantes», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Independencia», «Golondrina», «Río Negro», «Santa Cruz», 3ª Región Naval, «Tucumán», «Belgrano», «América», «Rosario», «Libertad», «Rivadavia», «Garay», Base Naval Río Santiago, «25 de Mayo», D.G.P. y Secretaría del Ministerio.

Como retirado en actividad dictó clases en la Escuela de Náutica.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Juan Mario Zabalet, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina se hace presente aquí por intermedio mío y de los camaradas que me acompañan, para cumplir con la dolorosa pero honrosa misión de despedir los restos mortales del que en vida fuera el capitán de fragata D. Francisco Zítara.

Este leal servidor, que entregó a la Institución que tanto amó lo mejor de su vida, su capacidad, sus desvelos, su hombría de bien, ingresó en la Escuela de Mecánica de la Armada el 1° de marzo de 1914, siendo casi un niño. Allí, por haberse destacado, fue seleccionado para cursar la Escuela Naval Militar. En este crisol de voluntades puestas al servicio del mar en pro de la grandeza de la Nación, desarrolló sus relevantes condiciones profesionales. En 1922, la fragata «Presidente Sarmiento», en su vigésimo segundo viaje, paseó sus ilusiones de oficial por los mares del mundo. A su retorno a la patria, graduado ya, fue destinado al buque «Patagonia». Posteriormente prestó servicios cubriendo cargos de toda la escala jerárquica de su especialidad, en rastreadores, destructores, cruceros y acorazados, dejando en todos ellos el fruto de su dedicación y capacidad profesional.

También su espíritu de solidaridad humana se puso en evidencia durante el salvamento de los náufragos del buque «Monte Cervantes»; hecho éste puesto de manifiesto mediante una mención especial del ministro de Marina.

Capitán de fragata Dn. Francisco Zítara: la Armada Argentina, que se nutrió de tu esfuerzo, acongojada hoy te brinda su postrer adiós, rogando al Altísimo que cobije tu tumba y haga que tu alma descanse en paz y conceda a tus deudos cristiana resignación para sobrellevar semejante dolor.



REMO HUGO STUPENENGO

Capitán de Fragata Médico

Falleció el 19 de febrero de 1970

El capitán de fragata módico Remo Hugo Stupenengo ingresó en la Armada el 25 de junio de 1936.

El 31 de diciembre de 1952 ascendió a capitán de fragata médico y pasó a retiro el 2 de febrero de 1959.

Sus principales destinos en actividad fueron: Cuerpo de Submarinos, Base Naval Puerto Belgrano, «Independencia», isla Martín García, Escuela de Mecánica de la Armada y Arsenal Naval Buenos Aires.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata médico Gerardo Guerrero, en nombre de la Armada Nacional

Es con profundo pesar y congoja que nos reunimos para despedir al camarada y amigo que parte en su último viaje.

Este es un momento en que la pena y la tristeza llenan nuestras almas, en que el pesar de una pérdida irreparable invade nuestros espíritus sintiéndonos impotentes ante la voluntad del Señor.

La Armada Argentina pierde con el Dr. Stupenengo un representante que ha sido ejemplo de honorabilidad, caballerosidad e hidalguía. Ha dado su vida a nuestra Marina, con una pureza de espíritu y nobleza de sentimientos que amalgamó los comunes anhelos de quienes integramos la institución, rodeándose del afecto y estima de los superiores y subalternos.

En su paso por Sanidad Naval ha dejado una estela brillante de trabajos e investigaciones, tras la cual todos sus colegas hemos tratado de seguir.

Infatigable en sus tareas, hemos encontrado las puertas abiertas de su espíritu y experiencia para el consejo y la enseñanza; aún lo recuerdo en el consultorio atendiendo enfermos, dando indicaciones y tratamientos a quienes lo requerían, y al mismo tiempo enseñando e instruyendo a los que éramos más modernos.

La imagen de su persona quedará imborrable en quienes lo conocíamos; con el orgullo de los justos podría decir “tarea cumplida”.

Señor capitán de fragata médico don Remo Hugo Stupenengo: La Armada Argentina os despide por mi intermedio, y en profundo silencio eleva la plegaria común de todos los marinos, rogando al Altísimo y a nuestra Virgen Stella Maris quiera dar su descanso eterno a vuestra alma. Pide asimismo una cristiana resignación a quienes hoy lloramos vuestra partida.

LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA

UN MARINO INMORTAL

HEBE BOYER

Segundo premio del Concurso Literario de homenaje al sesquicentenario de la independencia argentina

Presentación:
Papel obra de 1ª
206 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 4.— $ Ley 18.188.

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO I)E SOCIOS VITALICIOS

Brigadier Juan G. Enemark Kay, capitán de fragata Alberto J. Fonticelli, capitán de corbeta Víctor I. Lanteri, capitán de navío Enrique M. Molina Pico, capitán de fragata Rafael Horacio Guijarro, capitán de fragata Marcelo R. N. Rodríguez, capitán de fragata Manuel A. Valiente, capitán de fragata Rogelio R. Alcántara, capitán de navío Augusto P. Gauthier, capitán de corbeta Juan María Gómez, capitán de fragata Pedro C. Amarante, capitán de navio Laudelino H. Márquez, capitán de fragata Román Sayús, contraalmirante Miguel D. Street y capitán de corbeta Julio A. Zavalía.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata ingeniero Roque Francisco Gómez, guardiamarina Alejandro Francisco Uherti, guardiamarina I. M. Jorge Horacio Bardi, guardiamarina (C) Carlos Alberto Menéndez, guardiamarina (C) Armando R. Verdaguer Ortega, teniente de fragata médico Julio Oscar Leal, guardiamarina (C) Norberto Luis Alianelli, teniente de fragata médico Jorge F. L. Rivolta, teniente de corbeta (C) José Luis Lotko, teniente de corbeta (C) Jorge Alberto Boulán, guardiamarina I.M. Juan Carlos Bailo, teniente de fragata ingeniero Juan José Olivera y guardiamarina I.M. Héctor Alberto Furias.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Profesor Jorge Horacio Moroni, doctor José Celentano, ingeniero Roberto Marcos Agüero y doctor Miguel Ángel Buero.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta Pascual M. Greco, capitán de navío Julio A. Petrocchi y capitanes de fragata Alfredo Constante y Francisco Zítara.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de corbeta Jorge Píate, capitán de fragata médico Remo H. Stupenengo, capitán de navío Salustiano Mediavilla y teniente de navío ingeniero Carlos Julio Gérez.

Por renuncia: Teniente de fragata Eduardo Figueroa.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por renuncia: Señor Emilio Massaro Arabehety, señor Norberto Cippitelli, primer teniente Fernando Ariño y comodoro Félix Mauricio Fernández.

SEPARACIÓN DE SOCIOS

Articulo 31, inciso 4° del Estatuto: Señor Jorge Roberto Badih (concurrente).

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Artículo 17, inciso 5° del Estatuto: Ex guardiamarina (C) Rubén Roberto Sales, ex teniente de corbeta Tristán Jesús González y ex guardiamarina (C) Carlos Alberto Parizzi.

OTORGANDO LICENCIA AL VICEPRESIDENTE 2° DE LA COMISIÓN DIRECTIVA

La C. D. ha acordado licencia por enfermedad, hasta el término de su mandato, al capitán de navío Norberto A. Berardo. En su ausencia se hará cargo de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones el vicealmirante Jorge A. Desimoni.

ASAMBLEA ORDINARIA 1970

Renovación parcial de autoridades

Cargos a cubrir:

Vicepresidente 2°: Por dos años.
Protesorero: Por dos años.
Diez vocales titulares: Por dos años.
Dos vocales titulares: Por un año (para completar período del capitán de fragata Jorge F. Denax y capitán de fragata médico Enrique Ortega, que renunciaron).
Seis vocales suplentes: Por un año.
Un revisor de cuentas titular: Por dos años.
Dos revisores de cuentas suplentes: Por un año.

Miembros que cesan en sus funciones:

Vicepresidente 2°: Capitán de navío Norberto A. Berardo.
Protesorero: Capitán de fragata contador Horacio R. Nadale.
Vocales titulares:
Capitán de navío I.M. Eduardo A. Casado.

Capitán de navío Jorge A. Magnoni.
Capitán de fragata Humberto J. Barbuzzi.
Capitán de fragata Pedro A. Santamaría.
Capitán de fragata Ernesto R. Orbea.
Capitán de fragata Rodolfo A. Fasce.
Capitán de fragata I.M. Felipe A. Gardella.
Capitán de fragata odontólogo Carlos A. Nielsen.
Capitán de corbeta I.M. Miguel C. A. Pita.
Capitán de fragata Guillermo A. Luthard.
Teniente de navío Curt E. Göbel.
Capitán de corbeta Carlos A. Vaihinger.

Revisor de cuentas titular:

Capitán de navío contador Andrés O. Covas.

Miembros que continúan en sus funciones:

Presidente: Vicealmirante Ernesto Basílico.
Vicepresidente 1°: Vicealmirante Jorge A. Desimoni.
Tesorero: Capitán de navío contador Enrique Gómez Paz.

Vocales titulares:

Capitán de navío Luis R. Segura.
Capitán de fragata Rolando M. Franco.
Capitán de fragata I.M. Adolfo M. Roemhild.
Capitán de fragata Enrique González Lonziéme.
Capitán de fragata Boris L. Marienhoff.
Capitán de fragata Mariano A. Torre.
Capitán de corbeta auditor Diego Sánchez Sorondo.
Teniente de navío Jorge Simian Yofre

Revisor de cuentas titular:

Capitán de corbeta Néstor A. Bertoni.

La convocatoria para dicha Asamblea ha sido fijada para el día 27 de abril a las 18.00 horas, y el temario incluye los siguientes puntos:

1° Consideración de la Memoria, Balance, Inventario e Informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondiente al Ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1969.

2° Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

3° Proclamación de los nombres de los electos.

4° Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

BOLETÍN. TRABAJOS PUBLICADOS EN 1968-69

Designación del Jurado para discernir los premios

La C. D. ha dispuesto que la Subcomisión de Estudios y Publicaciones será la que tenga a su cargo el discernimiento de los premios por los trabajos publicados en el Boletín en los años 1968-69, conjuntamente con el capitán de fragata Gabriel N. Oliva, presidiéndola en este caso el capitán de navío Norberto A. Berardo.

YACHTING

Estando por finalizar la construcción de los barcos oceánicos que adquiriera la institución, la C. D. ha decidido designar a los señores capitanes Sosa y González Lonziéme y teniente Göbel para la recepción de estas embarcaciones. En la cartelera del Bar se colocará la propaganda que sobre estas embarcaciones apareciera en un periódico de esta Capital.

YACHT CLUB CENTRO NAVAL

Tarifas de embarcaciones

A partir del 1° de enero pasado, las tarifas para las embarcaciones a vela han sido aumentadas de la siguiente forma: de 2 a 2,50 pesos ley 18.188 por turno (medio día) y de 4 a 5 pesos ley 18.188 (todo el día).

ESGRIMA

Se ha asignado una partida de m$n 500.000 (5.000 pesos ley 18.188) para la adquisición de elementos necesarios para las competiciones de sable y espada, ya que actualmente la Sala de Esgrima no cuenta con esos elementos.

HOMENAJE AL GENERAL ROSALES

A raíz de una invitación cursada por el Ministerio de Defensa Nacional —Dirección General de Fabricaciones Militares—, el señor secretario de nuestro Centro, capitán Badens, concurrió en representación del señor presidente a un acto conmemorativo del centenario del natalicio del extinto general de brigada Claudio Rosales.

HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN

El 3 de marzo, con motivo de cumplirse el 1139 aniversario de su fallecimiento, el Centro Naval adhirió al homenaje tributado a la memoria del almirante Guillermo Brown, concurriendo el señor pre-

sidente, vicealmirante Basílico, y los capitanes Franco y Badens, quienes colocaron una ofrenda floral en el monumento del procer.

BAR

Se pone en conocimiento de los señores consocios que, habiéndose efectuado un estudio sobre las utilidades que obtiene el bar de la institución y llegándose a la conclusión de que ellas son muy reducidas, se ha dispuesto el aumento de las tarifas actuales en un 15 por ciento.

BUENOS AIRES

ABRIL–JUNIO 1970 – NÚM. 683

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

A grandes obras... grandes realizaciones

100.000 toneladas es una palpable demostración de la pujanza del Astillero Río Santiago en la construcción naval.

BUQUES DE GUERRA Y MERCANTES

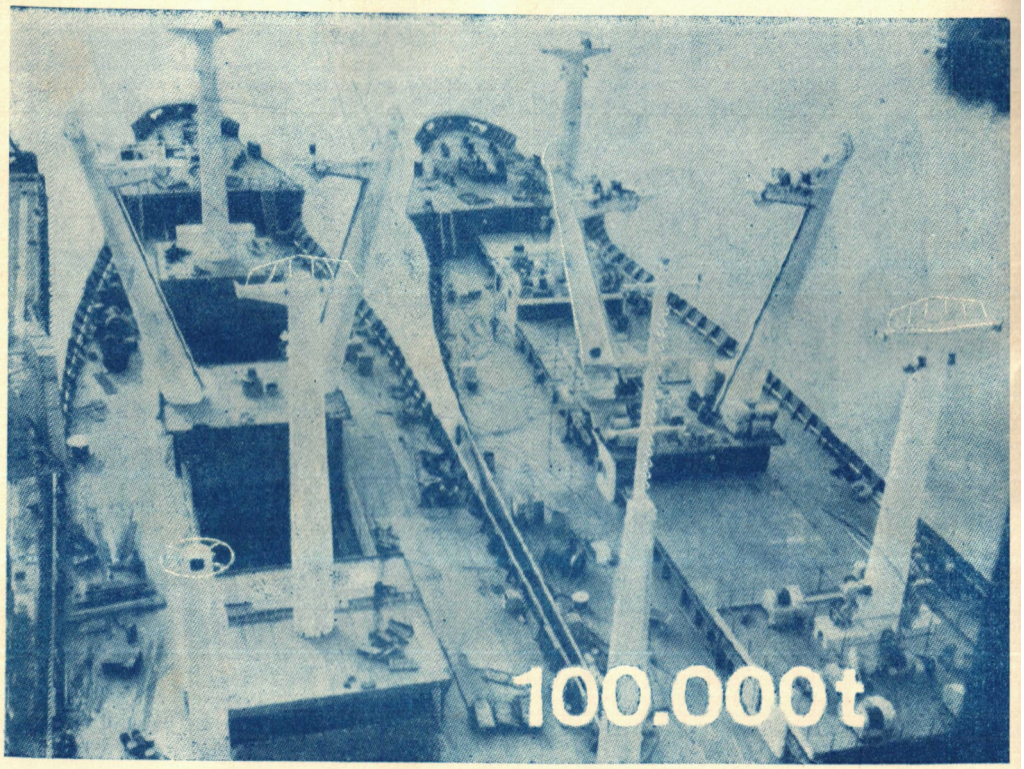
...y con la misma calidad, equipos y máquinas para la industria argentina.

- MOTORES DIESEL AFNE - FIAT Y AFNE - SULZER
- LOCOMOTORAS DE MANIOBRA
- BOGIES PARA FERROCARRIL
- TURBINAS HIDRAULICAS
- FUNDICION - MECANICA

Con la proa puesta rumbo al desarrollo marítimo.

A.F.N.E.

Administración Central:
Corrientes 672
T. E. 45-7031
Buenos Aires.



FUNDADO EN MAYO DE 1882

Abr.-Jun. 1970

N° 683

VOL. LXXXVIII

AÑO LXXXIX

BOLETIN del CENTRO NAVAL

SUMARIO

Teniente general D. Pedro Eugenio Aramburu III

La cuestión del Río de la Plata 145
Capitán de navio Aureliano G. Lares

Comentario sobre la Universidad Argentina 161
Almirante Benigno Ignacio Varela

Alberdi, la antítesis de Karl Marx 167
Contraalmirante Carlos A. Sánchez Sañudo

Inteligencia..... 191
Capitán de navio Manuel Alberto Moranchel

Meteorología y Telecomunicaciones antárticas 197
Consejero de Embajada de la República Argentina, Mario Izaguirre

Anécdotas marineras. "Gotas de Mar" 205
Capitán de jragata de I. M. Emilio A. Quiroga Furque.

De la enseñanza piscatoria. Anteproyecto de Código de Pesca 1947/49 213
Doctor Adolfo D. Holmberg e ingeniero Guillermo R. Aubone

Nueva perspectiva para apreciar un servicio 227
Capitán de corbeta Ventura Juan Reverter

Notas profesionales..... 239

Notas necrológicas..... 247

Asuntos internos..... 264

Registro de la Propiedad Intelectual N° 1.055.344

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Director:

Capitán de Fragrata Ingeniero Navai

ISAAC WOLBERG

Corrector:

Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Diagramación:

Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Distribución y Relaciones Públicas:

Sr. JESUS MARTINEZ

Dirección *y* Administración:

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

Teléfono: 31 - 1011

Los autores son responsables del contenido de sus artículos



Teniente General D. Pedro Eugenio Aramburu

Ex Presidente Honorario del Centro Naval

TENIENTE GENERAL D. PEDRO EUGENIO ARAMBURU

A los pocos días de completada la preparación del presente número y ya dentro del intervalo correspondiente al siguiente, la duda y la esperanza que todavía podían abrigarse sobre la posibilidad de que el ex Presidente Provisional de la Nación fuera devuelto sano y salvo al seno de su hogar, se vieron brutalmente aplastadas por la trágica noticia: en un inaudito crimen, realizado con crueldad y cobardía jamás vistas ni aun en las épocas más aciagas de nuestra historia, el general Aramburu había sido asesinado.

El Boletín del Centro Naval rinde su homenaje al ilustre mártir de la Libertad, publicando a continuación el texto de la oración fúnebre que pronunció durante la ceremonia del sepelio el señor almirante D. Isaac Francisco Rojas, en esa triste mañana del 18 de julio de 1970.

Señoras, señores:

La República está de duelo y el tiempo parece acompañar la tristeza de la Patria.

Un crimen atroz, inexplicable, le ha quitado uno de sus hijos eminentes arrojando sobre su Historia una nueva mancha, sangrienta y vergonzosa. Hace un siglo, el asesinato de Urquiza parecía haber puesto fin a la larga serie de homicidios políticos que desgarraron a la Patria hasta su definitiva organización. Pero no fue así, porque se sucedieron algunos otros, hasta ponernos hoy frente al cadáver del teniente general Pedro Eugenio Aramburu.

La espantosa incertidumbre, que hasta ayer nos envolvía como una pesadilla, ahora es tragedia que golpea sobre la conciencia de todos los argentinos, enrostrándonos el prolongado abandono de nuestros deberes cívicos; indicándonos que la indiferencia por la suerte de la Nación suele pagarse muy cara, muchas veces con la pérdida de hombres públicos a los que se deja pasar sin rodearlos, sin protegerlos, sin pensar que, en alguno de ellos, podía encontrarse el gran abanderado de la reconstrucción nacional.

El teniente general Aramburu formaba parte de ese grupo humano en el que las vicisitudes de su país, sus triunfos y sus tristezas repercutían hondamente, cavando profundos surcos en su espíritu, por naturaleza abierto a todos los reclamos del bien y preparado para reconocer, de frente, que la justicia y el amor son las únicas armas morales capaces de sellar la deseada unidad del pueblo argentino.

No han pasado muchos años desde que lo acompañara en el Gobierno Provisional surgido de la Revolución Libertadora. Todos los que entonces fueron testigos, saben que el camino recorrido no fue fácil. El país yacía abatido por la tiranía vencida en la lucha, donde el general Aramburu, impulsado por el sentido del deber, había ocupado su puesto, después de haber sido uno de los puntos de referencia más destacados y seguros, dentro de las filas del ejército, durante la paciente y trabajosa preparación de los espíritus que al fin acabaría en el estallido rebelde de 1955.

Al frente del Gobierno Provisional, su gestión tuvo como norte devolver al pueblo soberano los derechos que le habían sido arrebatados por la demagogia, la corrupción, la compulsión ilícita y tanta otra invocación falsa.

Como los grandes gobernantes del pasado, habló al pueblo con la verdad en el corazón, sin ocultarle nada que pudiera serle útil conocer, nada que sirviera para despertar su conciencia enervada tras largos años de sumisión moral en vastos sectores, los menos responsables, encandilados por el engaño repetido y vociferado, envenenados por el pregón del odio azuzado entre hermanos.

Los grandes derechos reconocidos por la Constitución restaurada en Asamblea memorable, volvieron a ser parte de la vida cívica y política de los argentinos, sin que su honrado ejercicio fuese causa de persecución alguna, sin que para expresar lo que se pensaba hubiese que hablar quedo o escribir en los sótanos. Y, junto a éste, reaparecieron todos los demás, comenzando para el ciudadano, para la familia, para toda la sociedad argentina el nuevo amanecer de una convivencia digna, la tercera época de su existencia liberada.

Los principios de la Revolución Libertadora, la proclamación de la venerable y sabia Constitución de 1853, la convocatoria para su reforma y, por último, la consulta al pueblo para que éste decidiese democráticamente sobre sus destinos, son hitos que se yerguen inconmovibles, señalando la luminosa trayectoria de una presidencia histórica, culminada en el depósito del poder sin el menor intento de forzar la voluntad colectiva ya expresada.

Las crisis naturales, en un proceso lleno de acechanzas —porque la reacción totalitaria surgió encastillada en el rencor de los que habían perdido sus prebendas y se alimentó con las especulaciones de ambiciones electorales espurias— encontraron en el presidente Aramburu las soluciones dictadas por el más ceñido sentido del deber comprometido por la palabra empeñada ante el pueblo y las Fuerzas Armadas, que en ella depositaron, sin equivocarse, una confianza ilimitada.

Mientras tanto se atacaron, con resolución, los grandes problemas abandonados por la tiranía, en un intento poderoso destinado a devolver a los sectores privados el control de la economía sobre la que el Estado totalitario había avanzado amenazando ahogar sus principales fuentes. La educación pública dejó de estar sometida al mandato servil. El alma del niño y del joven, la función de maestros y profesores, recobró la dignidad que había implantado el gran Sarmiento.

El sentimiento popular comprendió, en fin, que el 1° de mayo de 1958 marcaba una fecha, señalaba un día que los anales patrios recogerían para honrar la memoria de un presidente esclarecido que enalteció su modestia al no creerse llamado a reconstruir la Nación con sus propias manos, dejando a sus compatriotas la inacabable tarea de hacerlo, mediante la asunción de sus responsabilidades cívicas intransferibles, el ejercicio de los derechos garantizados y el cumplimiento leal de los deberes que las leyes de la República asignan a todos.

Por ello es que la gratitud de incontables mujeres, hombres, jóvenes y niños le ofreció la demostración de adhesión y simpatía más apoteósica, en reconocimiento público justiciero, al abandonar la sede del gobierno para retornar a la paz de su hogar.

Ya en el llano, sus firmes convicciones democráticas, su arraigado respeto a las decisiones constitucionales del pueblo, en el que siempre confió, su innata buena fe, lo colocaron en el centro de una corriente política nacional orientada hacia soluciones que tenían por base la voluntad popular expresada a través del ejercicio amplio de los derechos cívicos.

Por lo tanto, los brazos que ejecutaron el abominable asesinato y los cerebros que los impulsaron intelectual y espiritualmente, no se encuentran entre la argentinidad sensible, entre la inmensa mayoría, paciente y silenciosa que quiere la paz. Aquéllos, marginados de las leyes de Dios y de los hombres, son los mensajeros

del caos, los epígonos de la violencia fratricida, los que, a todo trance, se esfuerzan por cegar los cauces que conducen a la concordia nacional.

La Justicia y las fuerzas de seguridad tienen, entonces, la palabra y una tarea histórica que cumplir para proteger a la República y a su población amenazada. La ciudadanía, por su parte, no debe dejarse arrastrar a la confusión desesperada ni alentar, con actitudes inconsultas, los siniestros fines de los agentes de la desintegración social, puesto que si ellos se impusiesen, la Nación quedaría sumida en una gran desventura de remotos alcances, capaz de retardar, incalculablemente, el deseado entendimiento entre los argentinos, imposible de alcanzar como no sea dentro del sistema institucional de la libertad.

El ilustre ciudadano-militar ha caído tras horrendo martirio, sacrificado a la pureza de sus nobles convicciones y ejemplares intenciones. La Nación entera ha sido afrentada, la humanidad herida, sus deudos y amigos, abatidos por el infortunio inmenso.

La perversidad de algunos hombres y los insondables abismos de su irracionalidad no lograrán conmover nuestra fe en la esencial bondad del alma humana ni quebrarán nuestra infinita confianza en la Misericordia Divina.

Con el alma traspasada de dolor acatamos su misteriosa voluntad y rogamos a Dios quiera derramar la dulzura de la conformidad y del perdón cristianos sobre la familia del teniente general Aramburu, sobre su digna y desgarrada esposa, sobre sus hijos inconsolables, sobre sus tiernos nietos que ya saben llorar al abuelo amantísimo.

Teniente general don Pedro Eugenio Aramburu, compañero de muchas horas faustas e infaustas, amigo inolvidable: en nombre de la Revolución Libertadora y en el de tus pares y muchos colaboradores del Gobierno Provisional, encumbrados o modestos, en nombre del espíritu indomable de todas las fuerzas que te apoyaron en aquella histórica gestión, despido tus restos mortales y ruego al Altísimo te tenga a su lado por el bien que diste a la Patria, por el amor que sembraste en el mundo, por el martirio que coronó tu injusta muerte.

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación

General de Brigada D. ROBERTO MARCELO LEVINGSTON

Sr. Comandante en Jefe de la Armada

Almirante D. PEDRO A. J. GNAVI

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:

Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO

Vicepresidente 1°:
Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vicepresidente 2°:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:
Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ PAZ

Protesorero:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE

Vocales titulares:

Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Navío I. M. ADOLFO M. ROEMHILD
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARÍA
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNANDEZ FORTUNY
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE

Vocales suplentes:

Teniente de Navío MARIO F. CAZAUX
Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO
Teniente de Navío CIJRT E. GÖBEL

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares:
Capitán de Corbeta NÉSTOR A. BERTONI
Capitán de Navío Contador HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ

Revisores suplentes:
Capitán de Corbeta EDUARDO O. INVIERNO
Teniente de Fragata JULIO JORGE AGUERRE

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Fragata BORIS I. MARI ENHOFF
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

INTERIOR:

Presidente:
Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vocales:
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAM OLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNANDEZ FORTUNY
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Teniente de Navío JORGE S1MIÁN YOFRE
Teniente de Navío MARIO F. CAZAUX

— *Edificio:*

Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADÁMOLI
Teniente de Navío JORGE SUMÍAN YOFRE
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNANDEZ FORTUNY
Teniente de Navío MARIO F. CAZAUX

— *Panteón:*

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADÁMOLI
Teniente de Navío MARIO F. CAZAUX

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE

— *Peluquería y Baños:*

Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO
Teniente de Navío MARIO F. CAZAUX

— *Personal:*

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío EDUARDO B. 1\ LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELAEZ
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA

HACIENDA

Presidente:
Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ PAZ

Vocales:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DEPORTES

Presidente:
Capitán de Navío I. M. ADOLFO J. ROEMHILD

Vocales:
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE
Teniente (le Navío CURT E. GÖBEL
Capitán de Navío JONÁS SOSA *(Adscripto)*
Capitán de Navío JORGE H. SUÁREZ *(Adscripto)*
Capitán de Fragata RAFAEL J. SERRA *(Adscripto)*
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR *(Adscripto)*
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN *(Adscripto)*

— *Yachting:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:
Capitán de Navío JONÁS SOSA

Vocales:
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL

— *Esgrima:*

Inspector de la Sala de Armas:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR

Delegado de Esgrima ante la FECBA:
Capitán de Navío JORGE H. SUÁREZ

— *Tiro y Caza Deportiva:*

Delegado:
Capitán de Fragata RAFAEL J. SERRA

— *Golf:*

Inspector de la Jaula de Golf:
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN

— *Campo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARIA

Vocales:
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO
Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER

MAR DEL PLATA

Capitán de Navío LUIS MANRIQUE

USHUAIA

Capitán de Navío JUSTO G. PADILLA

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉ.ME
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNÁNDEZ FORTUNY

COMISIÓN DE DISCIPLINA Y REINGRESOS

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Vicealmirante CONSTANTINO G. ARGÜELLES

Vicepresidente:

Capitán de Navío NORBERTO A. BERARDO

Secretario:

Capitán de Navío Odontólogo ÁNGEL P. BINAGHI

Vocales:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORRELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Fragata HUMBERTO J. BARBUZZI
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Doctor HORACIO C. RIVAROLA

Vicepresidente:

Ingeniero JUSTINIANO ALLENDE POSSE

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Vicealmirante FRANCISCO LAJOUS
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN
Doctor ISIDORO RUIZ MORENO
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI
Ingeniero ENRIQUE BUTTY
Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI

ENGINEERING

Estudios generales
Ingeneria de obras industriales
Proyectos y promoción de obras

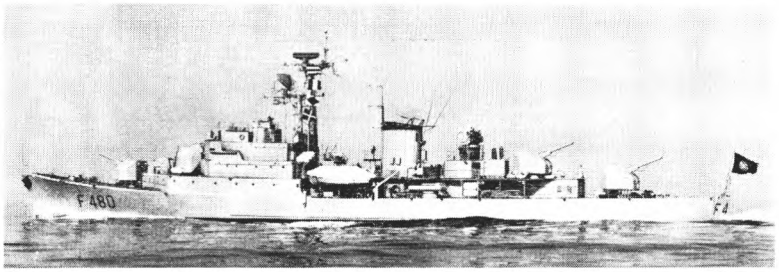


ENGINEERING

Buques de Guerra

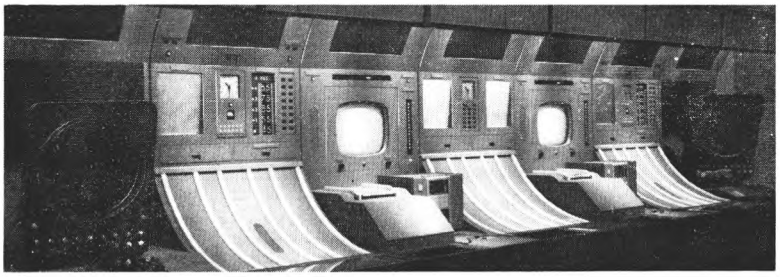
Sistemas de armas

Equipos



ENGINEERING

Centros de control aerios
Auxiliares de Aeronavigacion
Infraestructura aéria

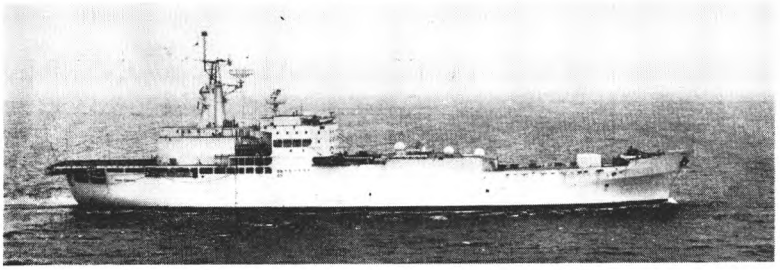


ENGINEERING

Buques cientificos

Sistemas de localisacion

Centros de cómputo a bordo



UNE SOCIÉTÉ
G3S

COMPAGNIE DE SIGNAUX ET D'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

2 à 8, Rue Caroline PARIS XVII^e - 387 39-29

N°2 B^is - PARIS

UNA ORGANIZACION INTEGRAL AL SERVICIO DE LA VIVIENDA

BLECO
INMOBILIARIA INDUSTRIAL Y COMERCIAL
S. A.

Sinónimo de responsabilidad moral y económica, nuestra firma en su 10° Aniversario se pone a su disposición para brindarle la solución que usted necesita en materia inmobiliaria.

DEPARTAMENTOS — ALQUILERES
CASAS — PERMUTAS
TERRENOS — ASESORAMIENTO
VENTAS — FINANCIACIONES

y

TERMINACION DE OBRAS PARALIZADAS

●

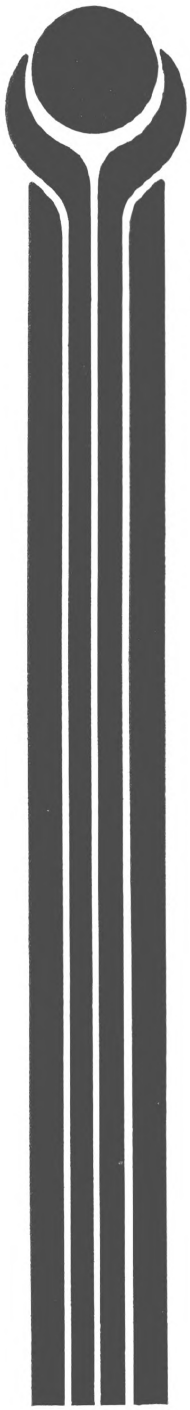
CONSULTENOS Y LOGRARA MATERIALIZAR SU MEJOR PROYECTO EN LA FORMA MAS VENTAJOSA

●

Y como siempre en nuestras oficinas de:

Av. de Mayo 560 – 2°-D | **Tel. 34-8486/89**

donde nuestro Gerente General, señor ESTEBAN EDUARDO COBELO, tendrá sumo placer en atender personalmente su consulta.



lo que Ud. necesita para su hogar y su economía lo espera en

$ados BUENOS AIRES
Av. Antártida Argentina entre 3 y 5 (Retiro)

$ados PUERTO BELGRANO
Prolongación Bdo. de Irigoyen esq. Colón - Punta Alta

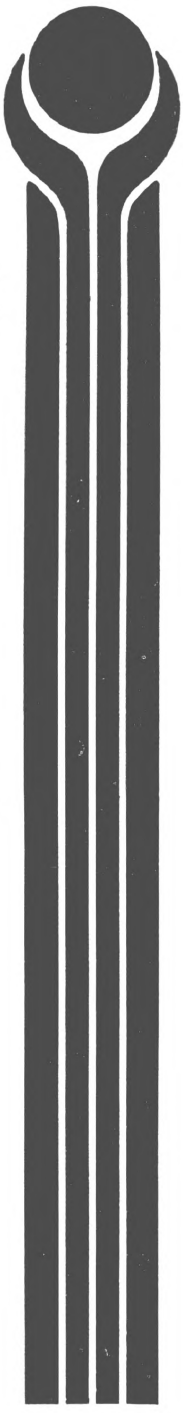
$ados BAHIA BLANCA
Sarmiento 20

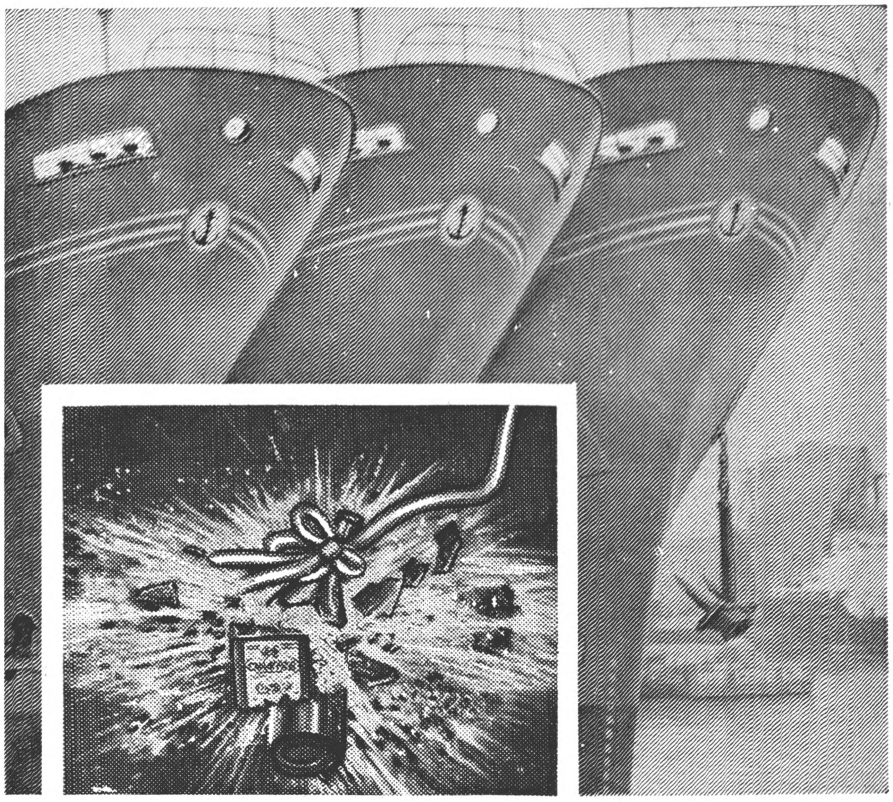
$ados LA PLATA
Calle 45 Nº 377 (entre 2 y 3)

$ados MAR DEL PLATA
Alberti 2555

$ados ZARATE
Rivadavia 335

$ados USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona





En pocos años más, tal vez tengamos escasez de madrinas!

ELMA se renueva. Incorporará a su flota 14 nuevas unidades en pocos años. Tres buques ya actuarán en 1970/1. Los demás se irán incorporando poco a poco. Será un placer bautizar tantos buques nuevos. Y ofrecer tantos madrinazgos. ELMA, cada día da más y mejor servicio y gana más dólares de fletes para vitalizar la importación y exportación argentina.

Siempre hay un buque de ELMA desde o hacia el puerto que a Ud. le interesa.

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

Fletes e Informes: Corrientes 389
Tel. 32-4861/8111. Buenos Aires
Agentes Generales de Mitsui O.S.K. Lines.
Agentes Generales de Pasajes de Messageries Maritimes y de French Line

ELMA

Seguridad y eficiencia en el mar.

PACENTINI S.A.

RESUMENES ANALITICOS DE BIBLIOGRAFIA MILITAR

Esta revista continúa editándose con la colaboración de la Secretaría del Consejo Nacional de Seguridad (C.O.N.A.S.E.).

Los señores suscriptores que no hayan recibido todos los números correspondientes al año 1969, podrán solicitarlos a esta Dirección y se les remitirán, sin cargo, de inmediato.

Por razones técnicas, esta publicación modificará su nombre, denominándose en el futuro:

RESUMENES ANALITICOS SOBRE DEFENSA Y SEGURIDAD NACIONAL

Oficinas: Esmeralda 356, 7º piso, oficina 24,
Capital Federal. (Teléfono 46-9269)

RUBEN A. RAMIREZ MITCHELL
Capitán de Navío de I. M. (R. E.)
Director

Salón del Automóvil S. A. C. I. F.

CONCESIONARIO OFICIAL

IKA-RENAULT

Exposición y Ventas: RIVADAVIA 6182 y JUAN B. ALBERDI 71
T.E. 63-6545/4790 T.E. 90-1736

Talleres: JUAN B. ALBERDI 53 e INDEPENDENCIA 4233
T.E. 99-2167/90-9664 T.E. 99-1255

Al hacer llegar nuestro saludo por intermedio del "Boletín del Centro Naval", reiteramos a todos los S. S. Jefes y Oficiales, que "SALON DEL AUTOMOVIL S.A.CI.F." tiene el orgullo de ofrecer su ya tradicional gama de automóviles JEEP - RAMBLER - TORINO - RENAULT.-

TORINO "L", "S" y "TS" (4 Ptas.)
TORINO "TS" y "GS" (2 Ptas.)

CLASSIC 380	RENAULT 6,4S, y 4L	JEEP
CROSS C. 380	FURGONETA 4F	PICK-UP JEEP
AMBASSADOR 380	DAUPHINE	
	GORDINI 850 Y	PICK-UP T-80

Es de nuestro especial interés atender en forma preferencial a los señores integrantes de las FF. AA., para ello disponemos de la: TOTAL SOLUCION DE SU PROBLEMA DE FINANCIACION con planes excepcionales y exclusivos al alcance de todo comprador; bonificaciones especiales por pago contado, e inmejorables ventajas en las operaciones con permuta aplicando el más amplio criterio para la toma de su unidad usada.-

Realizamos este esfuerzo financiero en atención a nuestra distinguida clientela de las FF.AA. a quienes tenemos la satisfacción de contar como nuestros mejores clientes.-

Asimismo, tenemos el agrado de ofrecer en nuestros talleres, atención mecánica especializada, o asesoramiento y reparaciones en Chapa y Pintura de la más óptima calidad.-

Además disponemos de un surtido stock de unidades usadas seleccionadas en las que también podemos ofrecer amplios planes de financiación con muy bajo interés.-

No dudando que sabrán apreciar las ventajas que les ofrecemos, los invitamos a aprovechar esta oportunidad para adquirir o renovar su unidad en uso, a cuyo efecto le sugerimos se comuniquen telefónicamente con el socio del Círculo Militar Argentino Tte. Cnel. (R.E.) Domingo D'Agostino al Nº 63 - 1479, de 9 a 12 horas, quien los asesorará y presentará en esta Concesionaria o bien requerir informes en la Oficina que distribuye el Boletín del Centro Naval.-

Con los pies en la tierra... pero apuntando hacia arriba.



ALPARGATAS S.A.I.C. Empresa Argentina que produce para el país desde 1885

Creación de un Museo Naval en Puerto Belgrano

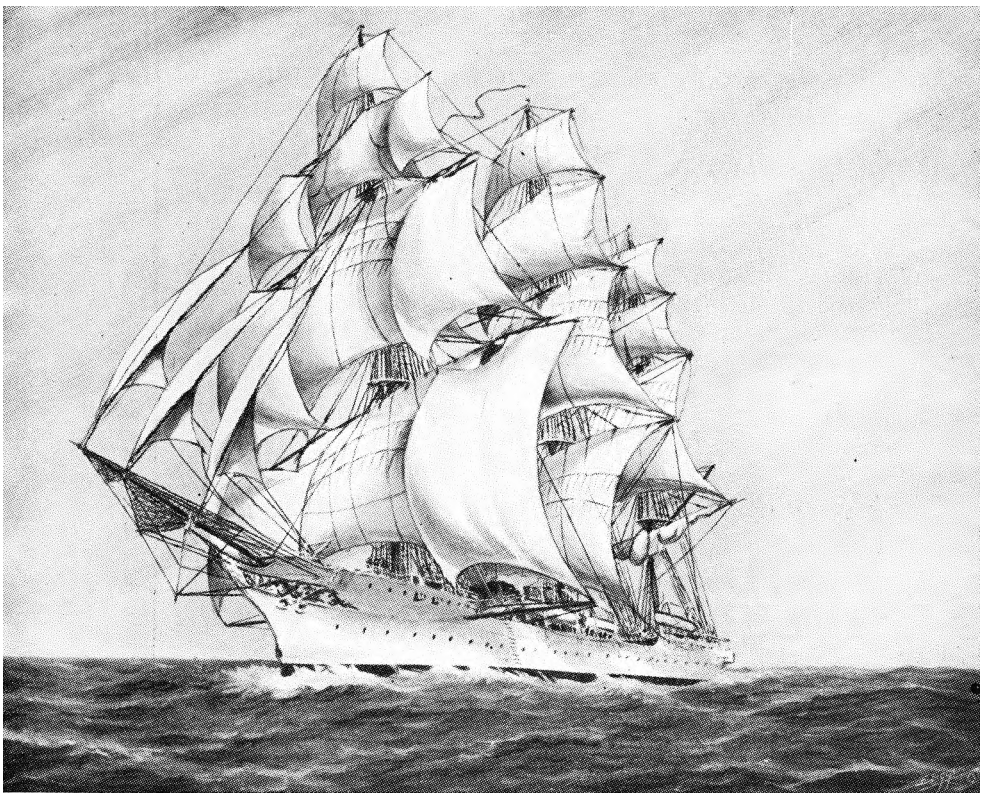
La jefatura de dicha Base Naval solicita a los señores socios del Centro Naval que tengan en su poder (o que sepan dónde pueden encontrarse) documentos escritos, gráficos o materiales relacionados con la creación de dicha Base Naval y su historia, quieran colaborar en la formación del Museo de la Base Naval aportándolos.

En todos los elementos que serán exhibidos en el Museo se indicará su proveniencia y el nombre del donante.

ASTILLEROS
PRINCIPE, MENGHI & PENCO
S. A.
Una empresa que demuestra confianza en el país
CONSTRUCCION DE BUQUES HASTA 10.000 Tpb
REPARACIONES - TRANSFORMACIONES
Ribera Sud del Riachuelo - Tel. 22-3695/7346 - Isla Maciel

L A M I N A

LA FRAGATA A.R.A.
"PRESIDENTE SARMIENTO" A TODA VELA



Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina, Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: 20,00 $ Ley 18.188 el ejemplar.

Edición común: 4,00 $ Ley 18.188 el ejemplar,

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1311, int. 27,

CENTRO NAVAL
Instituto de Publicaciones Navales

Córdoba 547 31-1011, Int. 27 Buenos Aires

Horario: de 15 a 20 horas

Libros en venta
en el Instituto de Publicaciones Navales

1. **ESTRATEGIA Y PODER MILITAR**, del capitán de navío A.R.A. Fernando A. Milia. 3.— $ Ley 18.188.
2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL**, del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. 0,50 $ Ley 18.188.
3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA**, del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. 5.— $ Ley 18.188.
4. **LA NOVELA DEL MAR**, del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. 2,50 $ Ley 18.188.
5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLACENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 4.— $ Ley 18.188.
6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA**, del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. Panzarini. 8.— $ Ley 18.188.
7. **EL SOCIALISMO**, del profesor Ludwig von Mises. 9.— $ Ley 18.188.
8. **PERT - ANÁLISIS DE LA RED EN LA PLANIFICACIÓN, PROGRAMACIÓN Y CONTROL**, del capitán de navío A.R.A. Gerardo A. Sylvester y capitán de fragata A.R.A. Juan M. I. Sosa Escalada. 6.— $ Ley 18.188.
9. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS**, del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. 5.— $ Ley 18.188.
10. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA**, del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,50 $ Ley 18.188.
11. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA**, de Hebe Boyer. 4.— $ Ley 18.188.
12. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS**, del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. 3.— $ Ley 18.188.
13. **INTERESES MARÍTIMOS ARGENTINOS**, de los autores contraalmirante A.R.A. Francisco L. D. Morell, doctor Aurelio González Climent, ingeniero Luis E. G. Segabache, doctor Carlos I. C. García Terán, doctor Antonio R. Mathe (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. 5,50 $ Ley 18.188.
14. **GAUCHOS Y MARINEROS**, del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. 2,80 $ Ley 18.188.
15. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 3,50 $ Ley 18.188.
16. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «PRESIDENTE SARMIENTO» A TODA VELA**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista. 20 $ Ley 18.188. Edición común: 4 $ Ley 18.188.

El Instituto de Publicaciones Navales

distribuye y vende los libros

del

Departamento de Estudios Históricos Navales

★

LIBROS EN VENTA

1. **LA MARINA EN LA MONEDA ROMANA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 3.— $ Ley 18.188

2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**, de Ánjel Justianano Carranza. (4 tomos.) 29.— $ Ley 18.188

3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI**, de Tulia Piñero ..... 10.— $ Ley 18.188

4. **SAN MARTÍN Y EL MAR**, de A. Braun Menéndez, H. F. Burzio, A. D. Bernard, T. Caillet-Bois, A. Gargaro, J. F. Guillén, J. P. Otero, H. R. Ratto, B. Villegas Basavilbaso y T. Guido. 10.— $ Ley 18.188

5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA**, por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio ..... 7.— $ Ley 18.188

6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817–1819**, de V. Mario Quartaruolo .... 7.— $ Ley 18.188

7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA**, de Ricardo Piccirilli ..... 8.— $ Ley 18.188

8. **AMÉRICO VESPUCIO**, de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica. ... 18.— $ Ley 18.188

9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO**, de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley 18.188

10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLÉMICA**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter ..... 8.— $ Ley 18.188

11. **EL RÍO PARANÁ EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS**, de Oscar Luis Ensinck ..... 7.— $ Ley 18.188

12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTÍN GARCÍA**, de Luis E. Argüero ..... 7.— $ Ley 18.188

13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 9.— $ Ley 18.188

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto ..... 2,50 $ Ley 18.188

15. **CAPITÁN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD**, del capitán de frataga Héctor R. Ratto ..... 2,50 $ Ley 18.188

16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO**, de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley 18.188

17. **D. FRANCISCO DE GURRUCHAGA**, de Bernardo Frías. 2,50 $ Ley 18.188

18. **D. JUAN LARREA**, de Pedro Isidro Garafia. 2,50 $ Ley 18.188

19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE**, de Enrique Zaracóndegui ..... 2,50 $ Ley 18.188

20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y GOBERNANTE**, de Juan Hilarión Lenzi. 10.— $ Ley 18.188

21. **BIOGRAFÍAS NAVALES (45 semblanzas de marinos)**, de Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello ..... 8.— $ Ley 18.188

22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR**, de Raúl A. Entraigas ..... 10.— $ Ley 18.188

23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA Y AMERICANA**, de F. Lajous, P. E. Martí Garo, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Penas, R. A. Muzzio, V. M. Quartuaruolo y H. F. Burzio. 10.— $ Ley 18.188

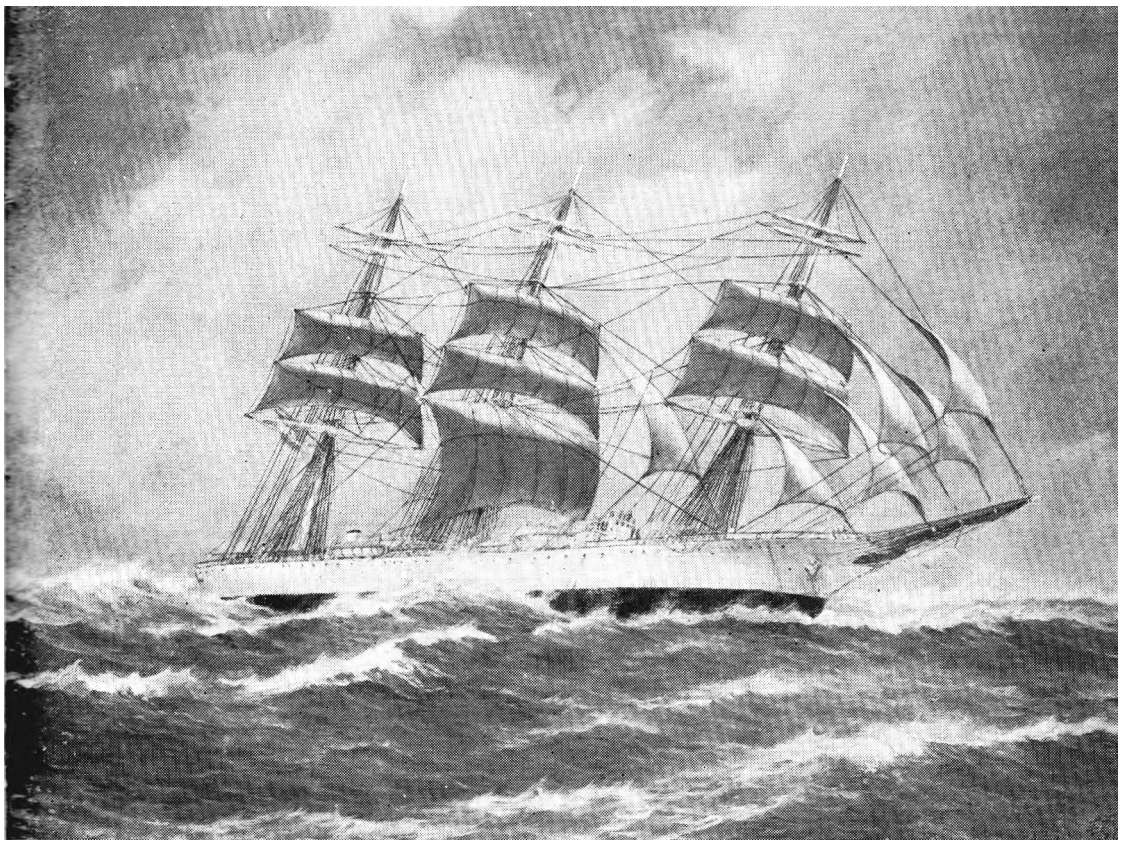
24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS**, de Héctor Pedro Blomberg, ilustraciones de Emilio Biggeri .... 20.— $ Ley 18.188

25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC**, de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza ..... 6.— $ Ley 18.188

26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartuaruolo. 6.— $ Ley 18.188

L A M I N A

FRAGATA A.R.A. "LIBERTAD"



Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista, en carpeta especial: 20 $ ley 18.188 el ejemplar

●

Edición común en carpeta común: 4 $ ley 18.188 el ejemplar.

●

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, teléfono 31-1011, int. 27.



FERNANDO A. MILIA
Contraalmirante
de la Armada
de la República Argentina

GAUCHOS Y MARINEROS

Este libro tiene como fondo de escena el cielo argentino, como base de todos sus planos el mar de la patria, como figuras sobresalientes los buques de la Armada Nacional y como personajes los gauchos marineros que velan por la soberanía del país. La gran protagonista es la Marina de Guerra Argentina; señora de túnica azul y blanca, dueña del mar y los navíos, madre sacrosanta de los gauchos marineros.

Presentación:

Papel obra de 1ª • 174 páginas

Encuadernación con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:

En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales • Córdoba 547, Capital Federal

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 2,80 $ ley 18.188.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval deberán presentarse escritas a máquina, a dos espacios, de un solo lado del papel, indicando al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes. Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco o transparente, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura. La extensión máxima del artículo será de 25 páginas del Boletín.

Las colaboraciones deben venir firmadas y con nota dirigida a la Dirección del Boletín, con la aclaración de firma y grado si el autor es militar, domicilio y teléfono, adjuntando además un resumen del artículo, no mayor de 100 palabras. No se autorizará el uso de seudónimos en su publicación.

Para poder optar a los premios establecidos para las mejores colaboraciones publicadas, los trabajos deberán ser originales y no haber sido difundidos por ningún otro medio. No se considerarán incluidas en la limitación que antecede las conferencias que no hayan tenido otra difusión que la del acto en que se pronunciaron.

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de 5 $ Ley 18.188 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 100 y el mínimo de 30 $ Ley 18.188.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

Su adjudicación se hará bianualmente, en los años pares, y considerando los trabajos publicados en el respectivo bienio.

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

Su adjudicación se hará bianualmente, en los años impares, y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

c) *PREMIO "PIEDRA BUENA".*

Diploma, medalla de plata y 500 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

d) *PREMIO "RATTO".*

Diploma, medalla de plata y 400 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

e) *PREMIO "JOSÉ B. COLLO".*

Diploma, medalla de oro y 500 $ Ley 18.188.

Premio especial, no periódico, para autores de artículos no encuadrados en las normas en vigor pero que posean un valor excepcional.

ACTUALIZACION DE DOMICILIOS

Se exhorta a los señores asociados a actualizar sus domicilios, por cuanto han sido devueltas por el Correo alrededor de 300 convocatorias remitidas para la última Asamblea. Idéntica suerte corre el Boletín del Centro Naval.

Con ello se mantendrán al día los correspondientes ficheros y consecuentemente se evitará que importantes gastos de impresión y franqueo resulten inútiles, al no llegar las comunicaciones a manos de sus destinatarios.

Se ruega pues a los señores socios tengan a bien llenar y remitir el formulario que figura al pie.

BUENOS AIRES, ... de ..... de 1970.

Señor Presidente del CENTRO NAVAL

Florida 801 – Capital

Tengo el agrado de informarle que mi domicilio particular es:

Calle ..... *Nº* .....

Departamento ..... *piso* ..... *Localidad* .....

..... *Provincia* ..... *T.E.* .....

Saludo al señor Presidente con atta. consideración.

....

(Aclaración de la firma) (Firma)

La Cuestión del Río de la Plata

Por el capitán de navío AURELIANO G. LARES

El Río de la Plata pertenece a la República Argentina por derecho histórico, pues es la heredera legítima de España en esta región. Sin embargo, habrá que reconocer que al Uruguay le corresponde, como un atributo de su independencia y un derecho inherente a su soberanía, una franja de aguas para el uso libre de sus puertos.

I. - Breve historia del descubrimiento del Río de la Plata

Al Río de la Plata, descubierto en el año 1515 por el navegante español Juan Díaz de Solís al servicio de la corona de España, y llamado por éste Mar Dulce, se lo conoció con el nombre de Río de Solís, hasta que Sebastián Gabotto, en 1528, lo bautizó con el de Río de la Plata.

Cuando el rey de Portugal conoce el resultado de la expedición de Solís, que enarbola el pabellón de Castilla, se apresura a recordar sus derechos de prioridad sobre la base de dos expediciones clandestinas y que con el mismo objeto había autorizado "a costa e misión" de sus respectivos pilotos Nuño Manuel y Cristóbal de Haro (1513-1514), que según ellos navegaron hasta el Paraná Guazú y costas patagónicas.

El reino de Portugal empieza así, de una manera imprecisa, sobre la base de hechos clandestinos y de pretendidos derechos que le acuerda el célebre tratado de Tordesillas del 7 de junio de 1494, su disputa a la soberanía de una de las márgenes del Río de la Plata, la oriental.

Si bien en aquella época pudieron haberse suscitado dudas y, por lo tanto, discusiones por sobre dónde pasaba el meridiano de Tordesillas, hoy ya se puede afirmar con toda precisión que éste no iba más ai oeste de los 48° del meridiano de Greenwich.

Ello significa que el territorio legítimo de la corona de Portugal, en la América del Sur, a partir del año 1494, era el triángulo con base en el meridiano que pasa por la desembocadura del río Amazonas al norte, e isla de Santa Catalina al sur y cuyo vértice sería el cabo San Roque, al norte de la ciudad de Recife o Natal.

Vasto territorio pero no lo inmensamente grande como lo ha llegado a ser, por la conjunción armónica de la siempre sagaz política portuguesa-brasileña y por el imperativo geográfico que lo ha llevado hasta las repúblicas andinas del oeste.

Las capitulaciones con que los reyes de España condicionaron la distribución de beneficios y explotación de las tierras americanas, estudiadas con amplitud de información y dentro de un plan de gobierno con el pensamiento deliberado de adquirir la posesión de la tierra y evitar la usurpación por otras potencias, nada pudieron en el caso de la Nueva Castilla (Pizarro), Nueva Toledo (Almagro) y la de Sanabria, contra el factor geográfico y la conducta persistente, propósito decidido, espíritu engañoso y utilitario de la corte lusitana (RAmón y. Cárcano, *Guerra del Paraguay).*

La expedición de Pedro de Mendoza, especialmente suscitada por los avances de Portugal, toma posesión de la tierra occidental del Río

de Solís y funda ese mismo año de 1535 la ciudad de Buenos Aires. Aseguraba así, con esa primera simiente de civilización, el dominio de España en estas tierras.

No así en la margen opuesta, por falta de hombres y medios, y principalmente por quedar alejado de la nueva ruta que desde ese momento se iniciaba hacia el Perú.

Don Juan de Garay, que remonta el río Paraná y funda Santa Fe, baja hasta el Río de la Plata y en 1580 refunda el Puerto de Santa María de los Buenos Aires, eliminando para siempre la disputa sobre la posesión de la margen derecha del río, al asegurar su dominio para la corona de España.

II. - Luchas de influencias entre las coronas de España y Portugal

España nunca declinó su soberanía exclusiva sobre el Río de la Plata y hasta que su virreinato se segregó de la corona, ésta lo mantuvo bajo un régimen especial, reservándose para sí la concesión de los permisos para la navegación y comercio en sus aguas. Lo prueban las primeras capitulaciones, como las negociadas con don Pedro de Mendoza y con don Juan de Sanabria.

En la capitulación de Sanabria, la corona de Castilla concede permiso para poblar lo que hoy constituye toda la República del Uruguay, el estado de Río Grande del Sur, parte del de Paraná, buena parte de la hoy República del Paraguay y el territorio de Misiones.

Es decir, todo el territorio comprendido entre la costa norte del Río de la Plata y oriental del río Uruguay, paralelo del trópico y meridiano de Tordesillas o sea el que está a los 48° al oeste del meridiano de Greenwich.

Abarca esta zona todo el sistema hidrográfico de la cuenca del Plata. Con la capitulación de Sanabria, España completaba en lo administrativo la unidad geográfica, precursora de la económica y política, que llegaría a ser el virreinato que llevara el nombre del gran río.

Apenas vuelta a repoblarse Buenos Aires, se establece un activo tráfico por la ruta que abre el río Paraná en dirección hacia Tucumán y el Paraguay, vinculados ambos con el Perú.

El monopolio español, inflexible y ciego en esta zona de América, engendra el contrabando, que es ejercido por naves portuguesas. Salidas de Lisboa y con escalas en puertos brasileños, tratan de arribar al Río de la Plata, en cuya orilla oriental dejan las mercancías.

Pero con el contrabando, Portugal envía también expediciones colo-

nizadoras. En 1680 el gobernador de Río de Janeiro, Manuel Lobo, funda la colonia del Sacramento, en la ribera septentrional del Río de la Plata, frente a Buenos Aires.

El gobernador de Río de Janeiro alega que la fundación de la colonia sólo significa la ocupación de tierras baldías pertenecientes a su rey. Se apoya en un mapa falso, donde el dominio lusitano se extiende desde la embocadura del Río de la Plata hasta las tierras de Tucumán, comprendiendo trescientas leguas de costas. La ocupación territorial se funda entonces en una impostura. (RAMÓN J. CÁRCANO, *Guerra del Paraguay)*

El gobernador Garro, de Buenos Aires, envió una expedición que destruyó ese establecimiento. Se abrieron luego negociaciones que llevaron a un acuerdo provisional en 1681. Por el se convino en que se reconstruiría la colonia, sin prejuzgar la cuestión de propiedad o soberanía del territorio en litigio, respecto de la cual fallaría una comisión mixta nombrada por las dos potencias: en caso de disidencia, sería árbitro el Papa. Los comisarios no se entendieron y surgieron nuevos conflictos; se ajustó otra convención que favorecía a Portugal, pero vino la guerra tras ella (AGUSTÍN DE VEDIA, *Martín García)*.

El gobernador de Buenos Aires aprovecha esta circunstancia para arrojar a los intrusos (1705), hasta que por la paz de Utrecht (1713) es devuelta nuevamente a los portugueses.

Ahora como antes está presente Inglaterra; su mediación es quien decide, no procede por amor a la justicia. Aspira a fundar un asiento de comercio valioso en la región del Plata, y lo conquista por intermedio de Portugal, su cómodo resorte (1716). Ella sabe lo que busca. Procura el dominio de golfos, ensenadas, bahías y puertos, y deja a los demás la lucha por los territorios desiertos. (CÁRCANO, *Guerra del Paraguay)*.

En 1750 se firma el célebre tratado de Madrid donde, después de abolir los derechos y acciones que por la bula del Pontífice y otros tratados pudieran invocar ambas naciones, se cede a Portugal la jurisdicción y dominio de ambas márgenes del Amazonas, territorios en Matto Grosso, Misiones, etc., a cambio de devolver a España la colonia del Sacramento. Este pacto denigrante para la corona de Castilla, que cede inmensos territorios únicamente para obtener el reconocimiento de posesiones cuyo dominio puede ejercer en absoluto y cuyos derechos nadie puede disputarle, es anulado 11 años después por el tratado de El Pardo (1761), que vuelve todo a su estado anterior.

¿Qué era lo que disputaban Portugal y España? Disputaban en realidad todo el territorio comprendido entre la margen septentrional del Río de la Plata y el Río Grande; la ambición secular de Portugal

era llevar la frontera de sus dominios en América hasta el Río de la Plata y la fundación de la Colonia del Sacramento no tenía otro objeto que cumplir con esa finalidad.

El tratado de San Ildefonso, firmado el 1° de octubre de 1777, fijó lo que en su aspecto formal sería el definitivo: los respectivos límites de las posesiones españolas y portuguesas en el continente americano.

Por este tratado se reconoce y cede a Portugal las provincias de Santa Catalina y Río Grande. En cambio se adjudica a España la Colonia del Sacramento y las Misiones y el derecho privativo de la navegación del Río de la Plata y del río Uruguay.

En el artículo 3° de este tratado se expresa: "Como uno de los principales motivos de las discordias entre las dos coronas, hayan sido el establecimiento portugués de la Colonia de Sacramento, isla San Gabriel y otros puertos y territorios que se han pretendido por aquella nación en la banda septentrional del Río de la Plata, haciendo común con los españoles, la navegación de éste y aun la del Uruguay, se han convenido los dos altos contrayentes, por el bien recíproco de ambas naciones y para asegurar una paz perpetua en los dos, que dicha navegación en el Río de la Plata y el Uruguay y los terrenos de sus dos bandas, septentrional y meridional, pertenezcan *privativamente* a la corona de España y a sus súbditos, etc., etc.".

Se llega así al siglo XIX, en medio de las luchas de predominio por el Río de la Plata, a los días de la revolución e independencia de las respectivas colonias.

III. - Independencia del Uruguay. Continuación de las luchas por la influencia en el Río de la Plata, Intervención inglesa.

La invasión de Portugal por las tropas y el destronamiento del rey Carlos IV, obligan a su gobierno a trasladar su sede de Lisboa a la capital de su antigua colonia brasileña, Río de Janeiro, donde se instala la corte (1808). Poco después, Brasil es elevado a la categoría de reino provisional.

Entretanto, por el lado de España, las mismas causas producían los mismos efectos y la invasión de la península ibérica provoca en el virreynato del Río de la Plata la revolución de 1810. El gobierno surgido de la misma adopta la denominación de Junta Provisional Gubernativa de las Provincias del Río de la Plata a nombre del señor don Fernando VII. En 1811, cambia la denominación de su gobierno

por el de Provincias Unidas del Río de la Plata. Abarcaba a todas las provincias que comprendieron el antiguo virreinato y que concurrían con sus aguas a formar el Río de la Plata.

Se incluía implícitamente a la Provincia Oriental, aunque la plaza de Montevideo estuviera ocupada por los españoles. Posteriormente, con la inclusión de representantes en la asamblea de las Provincias Unidas del Río de la Plata del año 1812 y la constituyente del año 1815, se lo hacía de una manera explícita. Por lo demás, los mismos orientales, por intermedio del congreso reunido en Montevideo el 10 de diciembre de 1813, expresaron su voluntad de incorporarse a las Provincias Unidas del Río de la Plata, como lo hicieron.

El Director Supremo, por decreto de mayo de 1814, declara que el territorio de la Banda Oriental sería en adelante una de las Provincias Unidas con el nombre de Oriental del Río de la Plata.

Sin embargo, la voluntad de su caudillo máximo, Artigas, y las continuas luchas que creaban un estado de desorden permanente, fueron causas directas e inmediatas para que tal incorporación sólo fuera de carácter teórico. Y sirvieron además a Portugal para que en varias oportunidades invadiera el territorio oriental con el pretexto de guardar el orden. Es así como se producen las expediciones de Diego de Sousa (1812) y la del general Federico Lecor, vizconde de la Laguna (1816).

El Cabildo de Montevideo pidió en 1817 la anexión a Portugal de los pueblos situados sobre la margen izquierda del Uruguay y el 31 de julio de 1821 se estipula la incorporación de la Provincia Oriental al Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarves, entre el Congreso extraordinario y el vizconde de la Laguna como representante del rey. El estado del Uruguay pasa a aumentar los diamantes de la corona lusitana con el nombre de Estado Cisplatino.

Esta situación dura hasta el año 1825; a raíz del conocido episodio de los 33 orientales, se declara la independencia uruguaya y acto continuo su incorporación a las Provincias Unidas. El Congreso General Constituyente, con fecha de 25 de octubre de 1825, dicta una ley por la que "reconoce a la Provincia Oriental reincorporada de hecho a la República de las Provincias Unidas del Río de la Plata, a que por derecho ha pertenecido siempre y quiere pertenecer".

El imperio del Brasil, ya emancipado de Portugal, declara la guerra a las Provincias Unidas. Se libran acciones navales en el Río de la Plata con un triunfo resonante del almirante Brown en aguas del Juncal y terrestres en la Banda Oriental, donde el general Alvear triunfa en Ituzaingó. Pero estas batallas no fueron decisivas y la guerra continuaba desangrando a los pueblos del antiguo virreinato en hombres y en su economía.

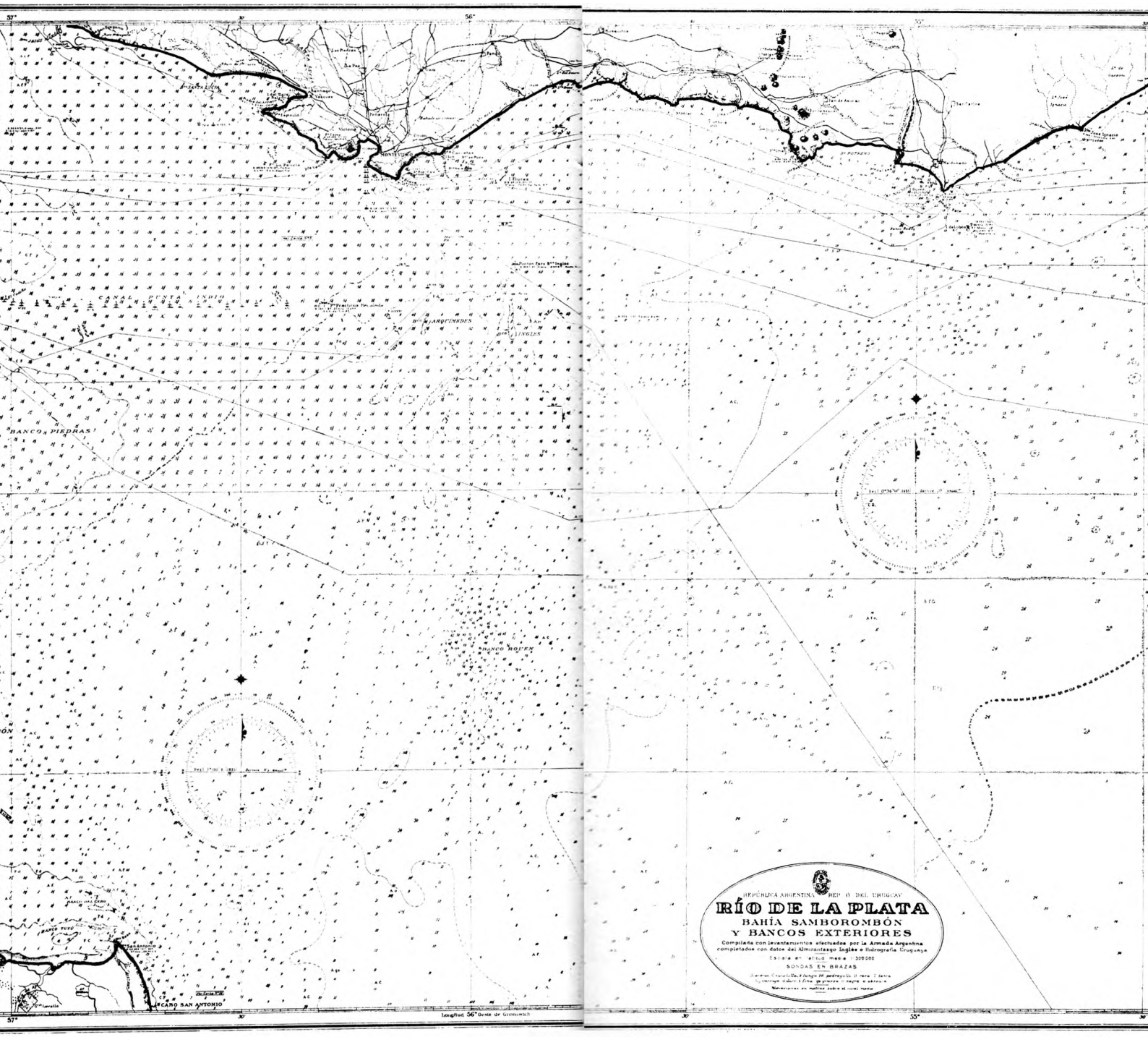
Las luchas intestinas agravan la situación y la presión de los gobiernos de Inglaterra y de Francia, que sufrían las consecuencias de un largo bloqueo, hace que se negocie la paz. La iniciativa correspondió a la República que se encontraba en situación crítica por la anarquía interna. Se nombran plenipotenciarios y después de negociaciones en Río de Janeiro se suscribe el tratado preliminar de paz del 28 de agosto de 1828, en cuya negociación tomó intervención directa lord Ponsomby como representante del primer ministro inglés Mr. Canning, mediador por imposición del imperio británico. Es que los estadistas ingleses tenían el convencimiento de que no convenía a la libertad de comercio, o sea a sus intereses, que la navegación en el Río de la Plata quedara al arbitrio de una sola gran nación, dueña de ambas orillas.

En una correspondencia del vizconde de Itabayana, ministro brasileño en Londres, dice que Inglaterra "quiere dar a Montevideo la forma de ciudad hanseática bajo su protección, para tener la llave del Río de la Plata, como la tiene en el Mediterráneo y en el Báltico".

José León Suárez, en un artículo publicado en 1928, decía: "Los representantes de Inglaterra en Río de Janeiro y Buenos Aires, señores Gordon y lord Ponsomby, respectivamente, gestionaron y presionaron a ambos gobiernos para que transaran en sus pretensiones e hicieran la paz. Así como en Londres Inglaterra aparecía en favor de las Provincias Unidas, aquí en Buenos Aires lord Ponsomby parecía patrocinar al Brasil, en cuanto desde su llegada desarrolló la política de convencerlo de que la máxima aspiración debía limitarse a la independencia de la provincia disputada".

Consta en carta de don José María Roxas, presidente de la Cámara de Diputados en 1827, luego ministro de relaciones exteriores de Dorrego en 1828, que inculpándole a lord Ponsomby que el objeto principal de la mediación fuera "la independencia de la Banda Oriental para fraccionar las costas de la América del Sur, el viejo aristócrata británico se amostazó y puso en evidencia con énfasis, la verdad, diciendo brusca y sentenciosamente: "El gobierno inglés no ha traído a la América a la familia real de Portugal para abandonarla; y la Europa no consentirá jamás que sólo dos estados, el Brasil y la Argentina, sean dueños exclusivos de las costas orientales de la América del Sur, desde más allá del Ecuador hasta el Cabo de Hornos".

La convención preliminar de Río sancionó el estado libre e independiente de la Banda Oriental, de toda y cualquier nación, bajo la forma de gobierno que juzgue conveniente. Ambas partes contratantes prestarían su protección y auxilio, antes de jurada la constitución del nuevo Estado y también hasta cinco años después (artículo 3°) para mantener el orden y sostener el gobierno legal que se estableciese en el Uruguay. Vencido ese plazo, la provincia sería considerada un es-


57°
56°
CANAL PUNTA INDIO
BANCO PIEDRAS
BANCO MOLINO
BANCO ORIENTAL DEL PLATA
BANCO CHICO
BANCO PUNTA
PUNTA RASA
PUNTA LARA
PUNTA LARA
PUNTA PIEDRAS
PUNTA SAN ANTONIO
Longitud 56° Oeste de Greenwich
30'
55°
REPÚBLICA ARGENTINA
RÍO DE LA PLATA
BAHÍA SAMBOROMBÓN
Y BANCOS EXTERIORES
Compilada con levantamientos efectuados por la Armada Argentina
completados con datos del Almirantazgo Inglés e Hidrografía Uruguaya
SONDAS EN BRAZAS

tado de perfecta y absoluta independencia. El artículo adicional de la convención obliga a las naciones firmantes "a emplear los medios que estén a su alcance, a fin de que la navegación del Río de la Plata y de todos los otros qne desaguan en él se conserve libre para el uso de una y otra nación por el término de quince años, en la forma que se ajuste en el tratado definitivo de paz".

Con la firma de la convención preliminar, nace el Uruguay independiente, de vida política agitada y turbulenta hasta principios del presente siglo y con un interregno de tranquilidad en estos últimos sesenta años, vuelve a agitarse pero ya por causas, en apariencia, diferentes.

Nada se estableció expresamente en esta convención preliminar respecto a los límites del nuevo Estado. En el tratado definitivo se hallaría la oportunidad tranquila para hacerlo. Lo cierto es que hasta ahora, y con respecto al Río de la Plata, esa oportunidad no ha sido encontrada y se permanece en el *statu-quo* de hace ya casi siglo y medio.

IV. - Pretensiones del Uruguay y el "statu-quo"

La convención preliminar de paz antes citada estipula en su artículo 7° lo siguiente: "Los mismos representantes se ocuparán después en formar la constitución política de la Provincia de Montevideo, y ésta antes de ser jurada, será examinada por los comisarios de los dos gobiernos contratantes para el único fin de ver si en ella se contiene algún artículo o artículos que se opongan a la seguridad de sus respectivos Estados. Si aconteciera este caso será explicada pública y categóricamente por los mismos comisarios, y en falta de común acuerdo de éstos, será decidido por los dos gobiernos contratantes".

La constitución uruguaya fue sancionada en setiembre de 1829 y un año después, en virtud del artículo 7° los comisarios argentinos y brasileños aprobaron esa constitución. Su artículo 1° establece: "El Estado Oriental del Uruguay es la asociación política de todos los ciudadanos comprendidos en los nueve departamentos actuales de su territorio". Como se observa, sus límites no son otros que los que íes dio el decreto supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, de fecha 7 de marzo de 1814, donde se crea la Provincia Oriental del Río de la Plata con los "pueblos situados a la parte oriental del río Uruguay, oriental septentrional del Río de la Plata".

Se ve claramente que ni nuestro país, ni el Brasil han reconocido al nuevo Estado del Uruguay soberanía alguna sobre las aguas del Río de la Plata.

La Argentina jamás pensó tampoco en compartirla; siempre se sin-

tió soberana absoluta de su río heredado de España; sin embargo, con el nacimiento de una nación soberana e independiente en la orilla septentrional del Plata se creaba el problema, no resuelto aún, de la asignación de la franja de aguas jurisdiccionales a este país como un atributo de su independencia y un derecho inherente a su soberanía.

Numerosos han sido los incidentes y las tramitaciones diplomáticas correspondientes con relación a la jurisdicción del Río de la Plata, de cuyo examen se deduce que siempre Jos uruguayos rechazaron la doctrina de las costas secas en el Uruguay y en el Río de la Plata; si bien al principio la pretendida jurisdicción fue esbozada de manera tímida e indefinida, en documentos oficiales, campañas de prensa, etc., fue creciendo para ellos a medida que se notaba la parsimonia y moderación argentina.

Por iniciativa del Uruguay y estando próxima la fecha de la celebración del centenario de la Revolución de Mayo, después de negociaciones realizadas por el delegado del gobierno uruguayo en Buenos Aires, Dr. Ramírez, se firma en Montevideo, con fecha 5 de enero de 1910, el protocolo llamado Sáenz Peña - Ramírez, por ser éstos los firmantes en nombre de sus respectivos gobiernos. Por él se establece en síntesis, lo siguiente:

1° — Una declaración de amistad.

2° — Se considerarán como inexistentes las pasadas divergencias.

3° — La navegación y uso de las aguas del Río de la Plata continuarán sin alteración, como hasta el presente, y cualquier diferencia que con este motivo pudiera surgir, será allanada y resuelta, con el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que ha existido siempre entre ambos países.

Bajo el régimen del *statu-quo* se han suscitado otros incidentes, resueltos siempre por parte del gobierno argentino de manera de no entrar a discutir sobre su soberanía del río con la república uruguaya. El más importante, por el precedente que sienta, es la terminante negativa de parte de la cancillería argentina, entre los años 1914 y 1915, a la pretensión uruguaya de construir un faro fijo en el banco Inglés.

De los más recientes, y todavía en trámite, nos excusaremos de mencionarlos para no perturbar las negociaciones y por haber tenido por medio de la prensa bastante difusión.

V.- El derecho internacional y el Río de la Plata

1 .- *La faz histórica como fuente de derecho*

Nuestra breve incursión por la historia, desde el descubrimiento del Río de la Plata hasta la época del tratado de San Ildefonso, prueba de

una manera clara y absoluta, que este río perteneció exclusivamente a la corona de España. Sus soberanos jamás declinaron el derecho de posesión sobre su espejo de aguas y ambas márgenes, desalojando por las armas a cualquier intruso.

Ningún tratada posterior al de San Ildefonso, hasta la fecha de la emancipación americana, ha modificado lo establecido en la cláusula tercera del mismo.

Los virreyes la hicieron cumplir contra todas las naciones con igual vigor, persiguiendo el contrabando, apresando los buques que lo hacían y estableciendo poblaciones y fuertes en la banda oriental hasta la laguna Mirim, límite determinado por el tratado.

Se concluye que hasta 1810, las aguas del Río de la Plata han pertenecido exclusivamente en soberanía a la corona de España y que ninguna otra nación tenía ni discutía derechos sobre ellas, base necesaria para la aplicación del principio jurídico del *uti possidetis* de 1810, en que se funda la doctrina argentina de delimitación de fronteras.

Producido el movimiento revolucionario que dio por resultado la formación de las Provincias Unidas del Río de la Plata, los demás Estados fueron poco a poco reconociendo a la nueva nación como heredera de los derechos de España, comprendiendo todas las tierras que formaban el antiguo virreinato, sin limitación y, por lo tanto, poseedora legal de los derechos que correspondían a España sobre el Río de la Plata, mares y ríos que bañan las costas de los que fueron antes sus dominios.

Esta soberanía no ha sido declinada jamás por la República; lo prueba las sucesivas declaraciones de sus cancilleres en la ya larga historia de incidentes suscitados y en los diversos tratados internacionales y leyes nacionales.

2.- El derecho de soberanía

El Estado Oriental se ha formado por desmembración del territorio argentino.

De acuerdo con el derecho internacional, un Estado que se forma por desmembración, o por desprendimiento, no adquiere otro territorio que el que comprende en dicha desmembración. En estas formaciones y con relación al Estado principal, su interpretación, dentro de los antecedentes históricos, es restrictiva y a favor del antiguo todo y no de la parte nueva.

El texto del tratado o convención preliminar de 1828 no señala las superficies territoriales ni jurisdiccionales fluviales ni marítimas

que pertenecerán a la nueva soberanía. En los dos únicos artículos en que la crea háblase solamente de la provincia. Y los límites de esta provincia eran los del obispado de Montevideo. Estas jurisdicciones episcopales no eran determinadas por el rey sino por la curia romana.

Hay dos clases de soberanía: la autóctona, originaria, de abolengo, posesión; y la epígona, derivada por transmisión de una porción de aquélla. En la primera, los Estados ribereños son condóminos del río divisorio, porque ambos derivan su soberanía de su derecho propio. En la segunda, por transmisión del soberano originario, esta limitada a la porción transmitida por el emancipante al emancipado en su carta de emancipación política. En esta carta no le acordó al Uruguay su soberano argentino, condominio alguno en el Río de la Plata.

El Río de la Plata jamás tuvo dos soberanos ni dos soberanías. La Argentina sólo emana de la unidad histórica jurídica de un solo soberano del Plata, soberanía nunca compartida con ningún otro Estado. Tampoco lo ha sido su nombre, patrimonio exclusivo del pueblo argentino, que significa río de la Plata.

3.- *El ejercicio de posesión*

Las aguas del Río de la Plata hasta su límite exterior hidrográfico son aguas territoriales argentinas, puesto que su territorialidad emana "del uso continuado, las necesidades de la propia defensa y la voluntad de la apropiación expresamente manifestada" (L. M. Drago).

De acuerdo con el derecho internacional, no puede haber discusión sobre la legitimidad del dominio y soberanía ejercidos por un Estado sobre un pedazo de territorio o isla, si ha sido reservada al dominio de ese Estado, al segregarse o formarse otro. La serie de tratados firmados por la Argentina con potencias extranjeras y su legislación, comprueban la constante, pública y tranquila posesión del río hasta nuestros días.

En 1825 se firma con Gran Bretaña un tratado de libre navegación; sin embargo, los ingleses sólo pudieron llegar hasta ciertos puertos habilitados al efecto. Recién tienen acceso ilimitado después de la convención preliminar con el Brasil de 1828. Durante la época de Rosas no se modificó sustancialmente el régimen preestablecido. Como motivo de los bloqueos y ruptura de hostilidades con Francia e Inglaterra, este mandatario probó que ninguna nación extranjera puede exigir, de derecho, la navegación de un río interior, contra la voluntad del soberano a quien ese río pertenece. Rosas sustentaba el derecho fluvial americano, como lo reconocieron Francia e Inglaterra al firmar sus representantes las convenciones, en 1849 y 1850.

La constitución de 1853 consagró en su artículo 26 el principio de

libre navegación por los ríos interiores, declarando: "La navegación de los ríos interiores de la Confederación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional". Esta declaración de los constituyentes, libremente expresada en uso de su soberanía, ha sido inspirada en los nobles principios del derecho de gentes.

Comprueba también su pública y constante posesión toda la reglamentación sobre pilotaje. Los buques de bandera extranjera están obligados a servirse de pilotos argentinos, quienes representan a la autoridad marítima. Lo comprueba también la extensa y magnífica obra de balizamiento realizada por el gobierno argentino para facilitar su navegación y la no menos magnífica y gigantesca obra de canalización, desde las desembocaduras de los ríos Paraná y Uruguay hasta prácticamente el banco Inglés. Estas obras han sido realizadas por cuenta única del Estado argentino, quien mantiene, mejora, modifica y construye sin consultar con ningún otro Estado cuando estima que lo que hace está dentro de su jurisdicción.

4. - *El Río de la Plata, es un río*

Sabido es que Gran Bretaña ha negado a los ribereños del Plata una jurisdicción más allá de las tres millas náuticas; esta pretensión se basa sobre el argumento según el cual se le desconoce al Río de la Plata el carácter de río para asignarle el de bahía o estuario.

En el año 1914, el almirante inglés Craddock expresó en Montevideo que Inglaterra "no consideraría cerrado el Río de la Plata a los efectos de cualquier acción naval contra cualquiera otra nave enemiga" y en el año 1908, el gobierno protestó formalmente contra la pretensión del Uruguay de extender su jurisdicción sobre las aguas del "estuario", más allá del límite territorial de las tres millas.

Se sabe también que ese mismo gobierno habría notificado a la cancillería argentina que, consecuente con las prácticas internacionales, el gobierno de Su Majestad Británica sólo reconocería la jurisdicción argentina en las aguas interiores, canales y dentro del límite de las tres millas de las aguas territoriales. Es decir, que en el Río de la Plata, Inglaterra sólo aceptaría la jurisdicción argentina hasta tres millas de la costa y en el "canal de acceso al puerto de Buenos Aires, dragado por el gobierno argentino a través de las aguas del "estuario". Como no podía haber sucedido de otra manera, la pretensión británica fue enérgicamente rechazada.

¿En qué nos basamos para afirmar que el Río de la Plata es un río y no una bahía, brazo de mar o estuario? En razones de orden científico y entre éstas las relacionadas más íntimamente con la hidrogra-

fía. Nuestro Servido de Hidrografía Naval ha demostrado con toda certeza que es un río en razón de:

a) La topografía costera;

b) la topografía subfluvial;

c) las clases de fondo;

d) las aguas;

e) la fauna;

f) la flora.

VI. - Conclusiones

De lo dicho en los capítulos anteriores podemos concluir que:

1° — El Río de la Plata pertenece a la República Argentina por derecho histórico, pues es la heredera legítima de España en esta región; sin embargo, habrá que reconocer que al Uruguay le corresponde como un atributo de su independencia y un derecho inherente a su soberanía, una franja de aguas de este río para el uso libre de sus puertos.

2° — Como una lógica consecuencia de lo anterior, la determinación de esa franja de aguas debe ser negociada exclusivamente por acuerdo directo de las partes interesadas, Argentina y Uruguay; y sin dejar de poner de la parte argentina la mejor buena voluntad y el alto espíritu de hermandad rioplatense que siempre la ha caracterizado, no deberá ponerse de lado la circunstancia de que nuestro país es el soberano originario.

3° — No corresponde en la solución de este problema el arbitraje.

4° — El Río de la Plata es un río, cuyo límite con el mar es la línea imaginaria que une Punta del Este en la costa uruguaya con la Punta Rasa del Cabo San Antonio, en la argentina.

5° — Independientemente de las consideraciones anteriores, se deberán tener en cuenta, en el arreglo con el Uruguay, las fundamentales que configuran una situación o estado de seguridad nacional, como son los factores económicos, militares, etc., y otros hechos nuevos, tales como lo es el pretendido permiso de prospección dado por el Uruguay a una empresa petrolera norteamericana, en el lecha del río en litigio, después de una licitación internacional.

Bibliografía

CÁRCANO, R. J.: *Guerra del Paraguay: oxigenes y causas*

CALVO, C.: *Derecho internacional público.*

Ruiz MORENO, J.: *Lecciones de derecho internacional público.*

ZEBALLOS, ESTANISLAO: *Estudio sobre la jurisdicción del Río de la Plata.*

DE VEDIA, AGUSTÍN: *Martin García y la jurisdicción del Río de la Plata.*

STORNI, SEGUNDO R.: *El mar territorial.*

MINISTERIO DE MARINA: *Servicio de Hidrografía Naval (Estudio diciembre 1940).*

SABATÉ LICHTSCHEIN, D.: *El problema jurídico del Río de la Plata.*

REVISTA "ESTRATEGIA", N°1, mayo-junio 1969: *El conflicto argentino-uruguayo sobre limites en el Rio de la Plata.*

Comentario Sobre la Universidad Argentina

Por el almirante
BENIGNO IGNACIO VARELA

Estimamos que el papel que la universidad desempeña en la sociedad argentina tiene características muy especiales: no sólo cuenta como factor cultural en la formación de profesionales e intelectuales en general capacitándolos en las distintas ramas del saber, sino que constituye también un importante factor de carácter puramente "social" que, finalmente, deriva en consecuencias políticas.

En efecto, como es sabido, nuestra importante y decisiva clase media está constituida, fundamentalmente, por descendientes de inmigrantes, aclarando que empleamos el término sin ningún sentido peyorativo (en última instancia todos somos, en mayor o menor grado, descendientes de inmigrantes: las diferencias residen en qué generación lo seamos).

Salvo los muy reducidos casos de quienes llegaron al frente de empresas inversoras, o con capitales propios, la inmensa mayoría arribó a estas playas como a las de una verdadera tierra de promisión. Pero no vinieron sólo a "hacer la América"; sin duda carecían de recursos, empero, traían consigo una grande y sana ambición de progreso "social" como que provenían, afortunadamente y en gran medida, de los pueblos de la culta Europa.

Ese afán de superación en todos los órdenes que el extranjero inmigrante, en tanto que originario de países de cultura, trajo como bagaje, y que por obvias razones circunstanciales (edad, falta de medios, de instrucción, de adaptación,, problemas de idioma, etc.) no pudo concretar para sí, fue alentado por él en sus hijos.

Las peculiaridades de la contextura política del país, cuya hegemonía era ejercida por apellidos ya tradicionales, así como la situación económica familiar, en general no facilitaron a los primeros descendientes de extranjeros el acceso directo a la conducción nacional o a la propiedad de la gran empresa fabril, comercial o agropecuaria. Ni el poder, ni la industria, ni la tierra estaban a su alcance.

Poseían, en cambio, una innegable capacidad intelectual y un evidente espíritu de laboriosidad y sacrificio, características raciales típicas de sus orígenes mediatos. En innumerables casos, esa capacidad y esa pujante aspiración de progreso encontraron el campo más propicio para su eficaz aprovechamiento en el ambiente para el que estaban especialmente dotados y, por otra parte, prácticamente el único al que podían acceder sin trabas ni otros requisitos que sus aptitudes personales y al amparo, en cambio, de las libérrimas facilidades existentes: el claustro universitario.

En una sociedad semi-instruida, y sin títulos de nobleza como en sus países originarios, el descendiente del extranjero descubrió rápidaente que el título "nobiliario" lo confería la universidad. De tal modo, el diploma de médico, abogado, etc. y en similar medida el grado mili-

tar, además de proveer una eficiente posibilidad para su progreso económico (al margen de la vocación profesional) llegó a constituir también un verdadero "blasón" social que en definitiva no sólo le abrió el camino de la empresa, al menos como integrante de elevada jerarquía técnica dentro de su equipo directivo, o le proporcionó una desahogada situación personal mediante el ejercicio profesional independiente sino que, en virtud de su ascendiente social sobre niveles menos cultos de la población, tuvo acceso aun a la conducción política. (Así, hasta se llegó a llamar *dotor* a cualquier político o funcionario de jerarquía por el solo hecho de serlo y con independencia de que poseyera o no el título académico). Esta situación, que describe en grandes rasgos la evolución y el papel del egresado universitario en nuestra sociedad, se mantiene casi inalterable en la actualidad. De esta manera, dentro de la gran clase media económica argentina se conformó un estrato de profesionales, cultos e instruidos, que es el que, en términos generales, conduce la actividad del país prácticamente en todos los órdenes del quehacer nacional. De ahí que la importancia de la universidad argentina finque no sólo en la elevada capacitación técnica o cultural que provee, sino también en que constituye el ambiente en que se forma la verdadera clase dirigente del país. De ahí también el grave riesgo de que el marxismo, apuntando sagazmente, se apodere de sus claustros como lo intenta permanentemente. Adviértase que mientras en muchos países parecidos al nuestro el marxismo se dirige —y con un sello "clasista"— hacia la población obrera y campesina, en la Argentina se orienta especialmente a la universidad, adquiriendo un sello "intelectual". De tal modo, mientras en otros casos pretende apoderarse de la "masa laboral" para provocar el establecimiento de su estilo de vida mediante la "subversión popular", en el nuestro aspira a la conquista de la *élite* intelectual para lograr idéntico objetivo mediante su "imposición" por ella en función de clase conductora.

En otro orden, consideramos que la universidad debería orientar su elevada actividad con la finalidad esencial de resolver problemas nacionales concretos. Ello implica la necesidad de una reorganización atendiendo a las características del país y del estudiantado, de modo de corregir las actuales distorsiones. En efecto, si consideramos que la Universidad de Buenos Aires cuenta con unos 80.000 alumnos, la de La Plata con 29.000, la de Córdoba con 27.000 y la de Rosario con 16.000, tomando sólo los ejemplos más importantes, advertimos fácilmente su carácter multitudinario, con las inevitables consecuencias de las dificultades en su conducción académica y administrativa, así como de una deficiente relación docente-alumno.

La población estudiantil universitaria oficial era, en 1969, de 230.000 alumnos, lo que representa el elevado porcentaje del 1 % de la pobla-

ción nacional, sólo superado por los Estados Unidos y Rusia. Sin duda alguna, ello debería enorgullecemos, pero sucede que el porcentaje de egresados es de alrededor de sólo 5 %, es decir, que se pierde un 95 %. Este escaso rendimiento significa una constante anulación de esfuerzos de todo orden; así, no deben llamar la atención, por ejemplo, las reiteradas expresiones de carencia de presupuestos adecuados. Como señaláramos en otra oportunidad, puede estimarse que, al ritmo actual, la población estudiantil de jerarquía universitaria será para 1980 de unos 300.000 alumnos, lo que acarreará una inevitable agravación de las ya deterioradas condiciones actuales. Esta situación presente y previsible sugiere dos soluciones obvias: una selectiva restricción numérica del estudiantado sobre la base de su rendimiento y, además, la creación de nuevos institutos cuya dispersión geográfica debería ser acorde con la distribución demográfica, corrigiendo el defecto de las grandes concentraciones actuales. Por otra parte, estos nuevos institutos deberían contemplar las necesidades regionales, capacitando técnicos para la solución de los problemas de las zonas respectivas.

Uno de los defectos de muchas de las carreras universitarias es su excesiva longitud en relación tanto con las posibilidades prácticas de su cumplimiento cuanto con las necesidades reales. Sería deseable, entonces, la creación de carreras breves con títulos intermedios de finalidad específica, para la solución concreta de problemas generales y regionales, en lugar de la superabundancia de doctorados o sus equivalentes. Estos institutos regionales universitarios facilitarían el egreso de estudiantes locales y evitarían la constante emigración actual a las grandes urbes, con las consecuencias de las concentraciones ya mencionadas, y el peligro del afincamiento definitivo en las ciudades capitales en detrimento de las necesidades del interior. Por ello, estas nuevas universidades deberían contemplar no sólo la descongestión de las actuales, sino también la satisfacción de requerimientos no resueltos, sean ellos de orden tecnológico o zonal.

Naturalmente, la creación de nuevas universidades deberá planificarse cuidadosamente, con el fin de evitar tanto las excesivas proliferaciones cuanto posibles superposiciones; por otra parte, las carreras a cursarse, sus orientaciones, los programas de estudio, su extensión, los requisitos exigibles al estudiante, las cantidades aceptables, las disponibilidades de catedráticos, los regímenes académicos y administrativos, los recursos e inversiones, etc., deben ser detenidamente estudiados.

Dentro de esta necesaria planificación debería también considerarse la interacción con los institutos universitarios privados y las posibilidades de trabajo conjunto con otras instituciones que también preparan o requieren personal con capacitación universitaria, como las fuerzas armadas. Un ejemplo de este tipo de labor conjunta lo constituyen los

acuerdos entre la Armada Argentina y el Instituto Tecnológico Buenos Aires. Tipos similares de colaboración deberían establecerse con instituciones industriales y agropecuarios, tendientes a asegurar la más estrecha coordinación entre quienes capacitan a profesionales y quienes los requieren.

Otro aspecto que entendemos debe ser mejorado es el de la investigación, aun cuando debe reconocerse que ya ha sido, en principio, encarado. Dijo un ministro hindú: "La India es demasiado pobre para darse el lujo de prescindir de la investigación". Dentro de la universidad, esta importante actividad no sólo debe contemplar los altos niveles de la especulación pura, sino que debe orientarse también al descubrimiento científico de las causas y soluciones de aquellos problemas nuestros a los cuales no alcanza el conocimiento universitario corriente o el simple ejercicio de la profesión. La estabilidad del investigador, su justa retribución y la disponibilidad de recursos materiales, constituyen premisas básicas para su eficaz desenvolvimiento.

De alguna manera parecida a la del investigador es la situación del profesor universitario quien, en definitiva, es la verdadera clave de la universidad. La cátedra es realmente una vocación y no un empleo, y como tal debe ser desempeñada. El sólido conocimiento, el claro método didáctico, la autoridad magistral y las condiciones morales deben hacer del docente universitario no sólo el profesor que enseña e instruye, sino también el maestro que forma y educa; no sólo un guía sino también un ejemplo. Quien es maestro de hombres debe formar "hombres" y no meros técnicos; hombres que se han de desempeñar en la sociedad y que tendrán la grave responsabilidad de conducirla. Si estos conductores resultaren sólo técnicos, caeremos entonces, indefectiblemente, en la fría tecnocracia sin contenido espiritual alguno. La política de la *técnica* es mala técnica de la *política.*

Naturalmente, el cabal ejercicio de esa vocación requiere el clima adecuado; el lograrlo y asegurarlo es una responsabilidad de la autoridad universitaria, y no es demasiado lo que se requiere para ello.

Finalmente, creemos que no quedaría definitivamente agotado el tema sin un conveniente análisis de la correcta adecuación de la escuela secundaria al ciclo universitario, materia extensa que debería ser objeto de otros comentarios.

Francisco L. D. Morell, Aurelio González Climent, Luis E. G. Segabache, Carlos I. C. García Terán, Antonio R. Mathe (h), Edmundo Manera, Alberto J. López Abuín, Zenón Ojeda Orostegui

INTERESES MARITIMOS ARGENTINOS

PRIMER SEMINARIO DE ESTUDIOS SOBRE TRANSPORTE POR AGUA

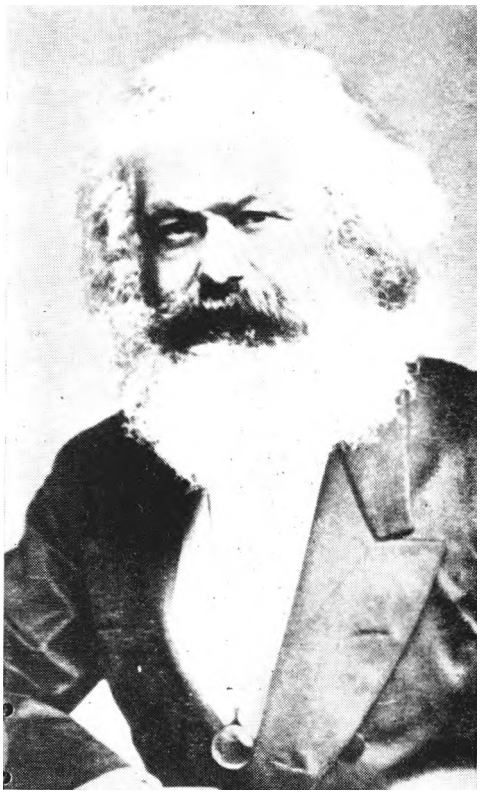
Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: 5,50 $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
440 páginas
Tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27.



ALBERDI
la Antítesis de
KARL MARX



Por el contraalmirante
CARLOS A. SANCHEZ SAÑUDO

I

El título elegido se debe a que, por un lado, es evidente la sutil penetración de las ideas marxistas en las sociedades de Occidente, muchas veces inadvertidamente, pudiendo resultar por tanto útil comentar con alguna extensión sus discutidos fundamentos. En segundo lugar porque Alberdi fue realmente la antítesis de Carlos Marx. En efecto, ambos fueron contemporáneos: Alberdi nació en 1810 y Marx en 1818. Los dos estudiaron derecho y luego se dedicaron a la economía política. Vivieron en Europa durante casi tres décadas, ambos exiliados, dando a conocer sus trabajos más importantes casi simultáneamente en distintas oportunidades a lo largo de 40 años. Y sin embargo, desde el comienzo, la interpretación de lo que estudian y observan es opuesta, el enfoque totalmente distinto, su concepto del hombre antitético, y el sistema de organización de la sociedad, propuesto por cada uno de ellos, irreconciliable.

Alberdi dedica su vida a explicar y enriquecer un sistema que tiene como medio la libertad —como él señala repetidamente— que es la continuación de un largo proceso iniciado en la antigua Grecia y durante el cual se fue incorporando todo lo que la experiencia milenaria había enseñado que era útil para la mejor convivencia entre los hombres. Marx, por el contrario, rompe con el pasado, inventando un sistema que tiene como medio, no ya la libertad, sino la violencia y la coerción. El uno es un sistema para construir; el otro, para destruir.

Alberdi no se obnubiló ante el prometedor positivismo, ni se dejó convencer por la teoría objetiva del valor; representó la lógica y la razón, las soluciones espontáneas, auténticas y por tanto duraderas y para todos, aunque no sean de resultados inmediatos para algunos. Marx basa su sistema en la intuición, en el sentimiento y el resentimiento, en el mantenimiento de una idea preconcebida de dos clases en lucha, es decir, sustenta la teoría de los intereses irreconciliables entre los hombres. Consecuente con su método dialectivo niega todo, la propiedad, la justicia, etc., pero no propone soluciones, pues jamás explica cómo puede funcionar la sociedad socialista que según él inevitablemente debe venir. En una oportunidad llegó a afirmar: “Mi misión no es escribir recetas para la cocina del futuro” y por cierto que Lenin se quejó en 1921, ante el fracaso del programa marxista, de la falta de soluciones concretas a los problemas humanos.

* Conferencia pronunciada por el autor en la Institución Alberdi, el 30 de octubre de 1969.

Trataremos ahora de comparar las ideas y la consecuente acción de estos hombres en las distintas etapas de su vicia, desde su juventud hasta su edad madura.

Primeras obras de Alberdi

Alberdi sigue su carrera de abogado en la Universidad de Buenos Aires y posteriormente en la de Córdoba. Aun antes de recibirse da a conocer en 1837 su *Fragmento preliminar al estudio del derecho,* luego en 1838 *El credo de la Asociación de Mayo* y también *Crónica de la Revolución de Mayo.* Al año siguiente *El porvenir*, en 1845 *Acción de Europa en América* y en 1847 *Treinta y siete años después de la Revolución de Mayo.* Como él mismo lo expresa en una carta a Sarmiento, ésas fueron las ideas originales de las *Bases* de 1852, y a eso aludí —dice— cuando llamé a las *Bases:* "redacción breve, de pensamientos antiguos". Pero basta leer los subtítulos de esa obra pétrea, de fundamento de nuestra Constitución de 1853, para advertir que ella contiene un estudio comparativo y crítico de las demás Constituciones sudamericanas: comienza con *Constituciones ensayadas en la República Argentina*, sigue con *Constitución de Chile: defectos que hacen peligrosa su imitación,* continúa con la *Constitución de México y de los vicios que originan su atraso,* con la *Constitución del Uruguay: efectos que hacen peligrosa su imitación* y análogamente con las del Paraguay y de California, tomándolas como ejemplos: la primera, de lo que no debe hacerse, y la segunda, de lo que debe ser imitado.

Expresamente hemos omitido, en esta breve referencia a las obras iniciales de Alberdi, una que demuestra la dimensión del pensamiento del procer en 1844, cuatro años antes de la aparición del *Manifiesto comunista* de Marx y Engels. Nos referimos a la *Memoria sobre la conveniencia y objeto de un Congreso General Americano.* Como dice el doctor Isidoro Ruiz Moreno en su reciente libro, en este terreno Alberdi ha sido el precursor de las ideas que dieron celebridad a otros hombres, pues fue el primero en afirmar la existencia de un derecho internacional interamericano y de los derechos internacionales del individuo. En la obra mencionada, Ruiz Moreno compara la lista de temas de la *Memoria* de 1844 con la ley del Congreso Americano convocado 44 años después, en 1888, advirtiéndose una total coincidencia, lo cual hace decir más tarde a Joaquín V. González, en 1910, que ella autoriza la presunción de que no era desconocido el plan por los norteamericanos.

En la misma obra y con respecto a la organización de la comunidad internacional —al pueblo/mundo, como él la llama— expresa: "La moral cristiana no necesita más que una cosa para completar la conquista del mundo: que la desarméis de todo instrumento de violencia y le

dejéis sus armas naturales, que son la libertad, la persuasión, la belleza. Conquistando a los conquistadores del mundo, el cristianismo ha probado ser la moral de los hombres libres, pues los germanos han encontrado en él la expresión y la fórmula de sus instintos de libertad nativa". Contemporáneamente, Marx afirmaba: "El concepto democrático del hombre es falso porque es cristiano. La democracia sostiene que cada hombre es un ser soberano. Ésta es la ilusión y el sueño del cristianismo", y en otra oportunidad agrega: "La religión es el opio de los pueblos".

Y ya que estamos, sigamos con Marx.

Primeras obras de Marx

El doctor Manuel Río, en su conferencia titulada *Karl Marx y el derecho*, pronunciada en el Instituto Naval de Conferencias, realiza un profundo estudio que nos ha sido de gran utilidad para este trabajo. Para facilitar nuestra ubicación en el proceso, recordemos que en esa época, es decir, en los años próximos a 1840, en que tanto Marx como Alberdi aparecen en escena con sus primeros trabajos, las ideas básicas sobre las cuales los hombres organizaban su convivencia podían resumirse en dos corrientes de pensamiento: una tendencia que consideraba tanto el derecho y la justicia como la economía, basados en la impersonalidad, la imparcialidad, la permanencia y la universalidad de las leyes; esta corriente es a la cual perteneció y enriqueció Alberdi. La otra tendencia —la de los socialistas que Marx llamó utópicos— admitían análogos conceptos del derecho y la justicia, pero creían que la economía política podía marchar en forma divergente e incluso en oposición con el derecho, pudiendo obedecer a disposiciones personales, parciales y circunstanciales. Este socialismo utópico se basaba en la intuición y la emotividad del Código de Morelly, del pensamiento de Babeuf y Luis Blane, que lo sintetizaron en la fórmula ideal de: "a cada uno de acuerdo con sus necesidades y de cada uno según sus capacidades" para lo cual, en suma, proponían la repartición de la riqueza de manera igualitaria y la abolición de la propiedad privada. Sin embargo, hacia 1840 esta corriente aparecía objetivamente impotente para oponerse a la brillante justificación de los que propugnaban la libertad económica, acorde con la jurídica, con la política y con el concepto de que el hombre es el centro de la sociedad y de las instituciones que la organizan.

Proudhon ha dejado testimonios inequívocos de la inferioridad en que se sentía el socialismo con respecto al sistema de la libertad. Y es entonces cuando lo revitaliza Marx —llamándolo *socialismo científico*— y repudiando a los que él denominó utópicos, como Saint-Simon,

Oween y Fourier, u "otros charlatanes sociales" —según él los llamó— y asegurando: "El socialismo era, al menos en el continente, una doctrina de salón".

La negación de la justicia y el derecho

Marx ingresa en 1835 a la Facultad de Derecho de Bonn y al año siguiente pasa a la de Berlín, teniendo como profesor a dos grandes historicistas: Savigny y a un ferviente hegeliano teñido de socialismo sansiomoniano, el profesor Gaus. Ingresa al Club de los Doctores, agrupación que postula el método dialéctico, fundado en la negación sistemática, es decir, frente a toda tesis cabe sólo contraponer una antítesis. Como veremos en seguida, el método dialéctico aplicado al derecho y a la justicia —que todos respetaban— condujo a la negación del derecho, y aplicado a la sociedad, resulta en la lucha de clases.

En 1843 se trasladó a París y allí da a conocer su *Contribución a la crítica de la filosofía del derecho de Hegel*, en la cual comienza a negar en forma absoluta la justicia y el derecho. Afirma que la única manera de afrontar la situación social en Alemania es la negativa. La negación, observa, se ha aplicado ya a la religión (por los ateos germanos) y al presente "la crítica del cielo se transforma en crítica de la tierra; la crítica de la religión, en crítica del derecho; la crítica de la teología, en crítica de la política". No basta la crítica formulada por la escuela histórica, la cual —afirma— "explica la infamia de hoy por la infamia de ayer". La crítica debe ser no teórica sino práctica; ha de consistir en una revolución, parangonable, en ese sentido, con la desencadenada por Lutero. En los tiempos de éste —destaca Marx— la revolución se inició en la cabeza de un monje; hoy se inicia en la cabeza de un filósofo. La revolución ha de ser ahora absoluta, y para prepararla es menester formar una clase social encadenada desde su raíz. .. una clase que sea la disolución de todas las clases, esto es, la clase proletaria." En esos términos, el nuevo Lutero proclamó como única actitud adecuada —a su juicio— para resolver la situación social, la negación absoluta de la justicia y el derecho.

Cabe destacar, como dice el doctor Río, que no se trata de proponer enmiendas de formulación, ni de sostener reformas para la ejecución. Su posición es el rechazo total, incondicionado; la negación por la negación misma. Conocida es su expresión: "Los filósofos sólo han aportado distintas interpretaciones del mundo, cuando lo importante es cambiarlo". Ello implica, estimamos, un estado de ánimo, una irracionalidad, muy análoga a la "mentalidad de cambio por el cambio mismo" de que tanto se habla en nuestros días, y tal vez ella sea la explicación de la popularidad del marxismo en algunos sectores, que ven en aquél su

precursor, en ese afán de negar y cambiar todo. (Es el rechazo que propone Marcuse a la juventud de hoy).

Es importante destacar aquí que Marx no llegó a esas conclusiones como resultado de sus estudios de economía. Los estudios en este campo parecen haber comenzado en noviembre de 1843, al leer el *Esbozo de una critica de la economía política,* de Federico Engels. Retengamos este comentario porque será útil más adelante, cuando consideremos algunas afirmaciones que él hace en *El capital.* Poco tiempo después conoce a Proudhon con motivo de la aparición del libro de este último *Contradicciones económicas o Filosofía de la miseria.* De este encuentro surge una marcada divergencia que Marx hace pública en 1847 al dar a conocer su libro *Miseria de la filosofía - Respuesta a Mr. Proudhon,* y en la cual lija la teoría que habría de sostener ya en adelante sobre los regímenes sociales, su materialismo dialéctico y su determinismo histórico; en suma —según él— las formas de la constitución social dependen de las del comercio y de la producción. Es decir, dio la versión inicial de la teoría que hace de los regímenes jurídicos una función de la estructura de las relaciones económicas. Según sus propias palabras "el conjunto de las relaciones de producción constituye la estructura económica de la sociedad, la base concreta sobre la cual se eleva una superestructura jurídica, política y religiosa".

Derecho y economía. Distinta apreciación de Marx y Alberdi

Conviene destacar aquí la diferencia entre el pensamiento de Alberdi y el de Marx, en el aspecto que estamos mencionando: Alberdi señala permanentemente la necesidad de respetar la interrelación e interdependencia del derecho y la economía, que a su vez dependen del concepto filosófico que se tenga del hombre, y que él tenía muy claro. En cambio, en el sistema inventado por Marx, el derecho es una consecuencia, está en relación de dependencia, es un subproducto de las condiciones económicas creadas por las fuerzas productivas materiales.

No es que Alberdi fuera un materialista, sino que advirtió que el hecho de que la mayoría de las personas aspiran a mejorar su situación y la de los suyos, no es un teorema de la ciencia económica, sino un dato de la historia económica, de la realidad.

El "Manifiesto comunista"

En 1848, Marx y Engels dan a conocer el célebre *Manifiesto comunistüj* en el cual sintetizan los conceptos ya mencionados sobre la negación del derecho y de la justicia. Así expresan: "Vuestro derecho ¿qué es sino la voluntad de vuestra clase erigida en ley, esa voluntad cuyo

objeto está determinado por las condiciones materiales de la existencia de vuestra clase? Y al año siguiente, en su alegato ante los jurados de Colonia, Marx reiteró la exclusión del derecho, negándole su función de base de la sociedad. "La sociedad —argumentaba— no está fundada sobre el derecho, es ésa una ficción jurídica. Por el contrario, ha de apoyarse el derecho sobre la sociedad." Y así Marx postula la prevalencia sistemática de la fuerza en la sociedad, es decir, la lucha de clases y el despotismo, bajo el nombre de dictadura del proletariado. Reemplazó el concepto de derecho, justicia, igualdad y libertad —prejuicios burgueses, según Marx— por la fuerza predominante, por la omnipotencia de quienes usan los poderes públicos en nombre del proletariado, como principio de las relaciones sociales. Conviene de paso ver la peligrosa similitud con algunas insinuaciones e inclinaciones de nuestros tiempos.

El *Manifiesto comunista* de 1848 fue un documento político, revolucionario, tendiente a destruir todo el orden existente, según las conclusiones de Marx de 1843. "Los proletarios no tienen nada que salvaguardar —dice—; tienen que destruir todo lo que hasta ahora ha venido garantizando y asegurando la propiedad privada existente." "La idea fundamental —como lo dice Engels en el prefacio de la edición de 1883— de que está compenetrada todo el *Manifiesto*, es que la producción económica y la estructura social que de ella se deriva necesariamente en cada época histórica constituyen la base sobre la cual descansa la historia política e intelectual de esa época; que por lo tanto toda la historia ha sido una de lucha de clases, de lucha entre clases explotadoras y explotadas, dominantes y dominadas, en las diferentes fases del desarrollo social."

Esta idea contiene la afirmación de que las fuerzas productivas materiales de la sociedad son las que producen todos los hechos y cambios históricos.

Peligroso error

Y esto es más importante de lo que parece, porque hoy en día y en ambientes no comunistas, incluso en boca de funcionarios oficiales, se ha oído el peligrosísimo concepto de que dado el portentoso adelanto de la ciencia y de la técnica, éstas en el futuro tendrán más importancia que las ideologías, en la organización de los asuntos humanos. ¡Cuidado, esto es marxismo! Pues —según Marx— en la producción social de su subsistencia, los hombres entran en ciertas relaciones —relaciones de producción— que son independientes de su voluntad; la totalidad de relaciones de producción forman la estructura jurídica y política y a la cual corresponden formas definitivas de "conciencia social". Así, el modo

de producción de la vida material condiciona el proceso vital social, político y espiritual (intelectual) en general.

Para Marx no es la conciencia (las ideas y pensamientos de los hombres) lo que determina su ser, sino al contrario su existencia social lo que determina su conciencia. Marx nunca definió lo que eran las fuerzas productivas materiales, pero a través de su obra *Miseria de la filosofía,* se entiende que el grado de conocimientos tecnológicos o la calidad de las herramientas y máquinas usadas tienen que considerarse el factor esencial de las fuerzas productivas materiales, que son determinantes de las relaciones de producción y por tanto de toda la "superestructura" de las manifestaciones sociales, políticas e intelectuales.

Todo ello es equivocado. En primer lugar, una invención tecnológica no es algo material. Es el resultado de un proceso mental, de un razonamiento y de la concepción de nuevas ideas. Las herramientas y máquinas pueden ser llamadas materiales, pero la operación mental que las creó, es sin duda espiritual. En segundo lugar, la simple invención y diseño de nuevos equipos no son suficientes para fabricarlos.

Lo que se requiere para producirlos es, además del diseño, capital previamente acumulado mediante el ahorro. Como dice Mises, las naciones subdesarrolladas saben bien lo que necesitan —capital— para mejorar su retrasada producción. Los planes y planos para la construcción de las más modernas máquinas e instalaciones de las fábricas técnicamente mejor equipadas, están disponibles o pueden estarlo en muy poco tiempo. Sólo la falta de ahorros nacionales o extranjeros, voluntarios, los detienen. Pero ahorrar y acumular capitales presupone una estructura social en la que sea posible ahorrar e invertir, es decir, donde haya seguridad y confianza; *las relaciones de producción (de propiedad) y las instituciones son*, *entonces, no el producto de las fuerzas productivas materiales, sino, al contrario, la condición indispensable y previa para que éstas existan;* lo importante es el sistema en que está organizada la sociedad para que el esfuerzo diario del hombre se frustre o se realice. Marx sabía muy bien la importancia del capital en la producción, tanto que su obra más voluminosa lleva el nombre de *Das Kapital,* pero cuando llega a su doctrina materialista, olvida todo lo dicho al respecto. Entonces las máquinas y fábricas surgen como por generación espontánea o algo así, tal vez por el determinismo histórico.

Marx nunca explicó cómo funcionaría el "socialismo científico". En su lugar se dedicó a criticar al sistema capitalista y a determinar sus leyes de evolución que —según él— llevarían a la concentración del capital en unas pocas manos y al empobrecimiento progresivo de las masas asalariadas, todo lo cual ocasionaría el colapso del sistema y el advenimiento del socialismo que, por ser posterior, debía ser necesariamente mejor (mellorismo). Ésa es su filosofía de la historia.

Para eludir el razonamiento demoledor de los economistas clásicos y filósofos liberales, Marx y sus seguidores inventaron el polilogismo, esto es, la idea de que cada clase tiene su propia estructura mental; el burgués no puede entender ni refutar al marxismo, simplemente porque tiene otra lógica, por pertenecer a distinta clase. Esta afirmación —como se advertirá— afecta a todas las ramas del saber y hasta la propia razón humana; no explica, además, por qué desde la remota antigüedad y bajo los más diversos regímenes de relaciones de producción, hubo hombres que razonaban con la misma lógica con la cual aún lo hacen los sabios contemporáneos y aunque pertenezcan a diferentes clases sociales. Por otra parte, de ser cierto el polilogismo, debió ser imposible pasar de la casta de los asalariados a la de Los capitalistas aunque, mal que le pese a Marx, esto es lo que ocurrió posteriormente en los países en que estuvo en vigor el sistema institucional de la libertad.

En suma, podríamos sintetizar la doctrina marxista como sigue: En un principio están las "fuerzas productivas materiales", es decir, el equipo tecnológico de los esfuerzos productivos, tanto humanos como herramientas y máquinas. No hay que preguntar de dónde proceden; están y eso es todo. Esas fuerzas productivas materiales obligan a los hombres a entrar en relaciones de producción que son independientes de su voluntad. Estas relaciones de producción luego determinan la superestructura jurídica y política de la sociedad, así como todas las ideas religiosas, artísticas y filosóficas.

La lucha de clases

El otro concepto fundamental del *Manifiesto* es el de la lucha de clases, consecuencia del método dialéctico aplicado a la sociedad. Marx afirma que la conciencia de los intereses de su clase determina la conducta de los individuos, aunque no explica por qué darían preferencia sobre sus propios intereses. Incluso él mismo en el *Manifiesto* advierte que existe tal conflicto, cuando dice: "La organización de los proletarios en una clase, y en un partido político, se ve nuevamente y a cada momento destrozada por la competencia entre los mismos trabajadores". Es que Marx confundió clase con casta. Como decía Salvador de Madariaga, los trabajadores no quieren bajar a la burguesía, sino subirse a ella. En una casta, la de los esclavos, por ejemplo, todos están unidos por el afán de lograr la abolición de la esclavitud. Pero ello no ocurre en una sociedad en donde todos los ciudadanos son iguales ante la ley. En una casta el nacimiento determina en forma inalterable su ubicación en la sociedad, por vida. En la medida que haya libertad habrá movilidad social, si no hay privilegios ni protección de intereses.

Termina el *Manifiesto comunista* de 1848 afirmando que con la llegada del proletariado al poder se constituirá en clase dominante y por

tanto suprimirá las viejas relaciones de producción y, en consecuencia, las condiciones para la existencia del antagonismo de clases y las clases en general y consecuentemente su propia dominación como clase. Surgirá —finaliza— una asociación en que "el libre desenvolvimiento de cada uno será la condición del libre desenvolvimiento de todos". Este idílico desenlace no parece estar muy próximo a alcanzarse en los países que están detrás de la cortina de hierro. Aunque hace 50 años que existe sólo la clase que desea el dictador de turno, no se advierte la inminencia de la condición "del libre desenvolvimiento de todos"; ni siquiera dé los propios dictadores, que se suprimen los unos a los otros sin solución de continuidad.

En suma, en el *Manifiesto comunista* de 1848 Marx propone la ruptura lisa y llana del orden establecido, la toma del poder por los proletarios y el traspaso de la propiedad privada a poder del Estado, es decir, de los funcionarios que la representan. Nunca explicó Marx cómo funcionaría su sistema, ni cómo resolvería los problemas de convivencia usuales entre los hombres. Una voz interior le decía que la sociedad así organizada desde el poder —de arriba hacia abajo— con el tiempo y por arte de magia, haría que ese poder fuera ya innecesario y el Estado desaparecería, como vociferaba Lenin, antes de tomar el poder.

Pasemos ahora a Alberdi

Alberdi es la antítesis. Como pocos, advierte la importancia del sistema en que se organizan los pueblos, y de allí ese estudio comparativo de las Constituciones existentes —ya mencionado— que evidencia la búsqueda afanosa de los fundamentos, de *Las bases* como él mismo las llama, sobre las cuales construir lo sólido, auténtico, permanente, que surgiendo de abajo hacia arriba pueda crecer armónica y equilibradamente de acuerdo con la real capacidad de los hombres para progresar, acorde con su propio esfuerzo y con la confianza que sepan inspirar en los demás. Libertad, igualdad, seguridad y propiedad reza permanentemente a lo largo de su obra. Sólo así el edificio patrio podrá recibir el trabajo de cada generación sin que se derrumbe por inautenticidad de sus cimientos, basados en fáciles planificaciones y utópicos desarrollos. Pero no se queda en *Las bases,* pues quiere apuntalar su sistema y siente la necesidad de explicarlo. Escribe de inmediato su *Sistema económico y rentístico,* verdadera amalgama en las que se entrelazan los conceptos jurídicos, económicos y políticos, por lo que muy bien podría llamarse dicha obra "Estudios de la Constitución Argentina desde el punto de vista de la acción humana". Deseaba destacar la interrelación existente entre las medidas económicas y las jurídicas, y de ambas, con las políticas; no fue por tanto sólo un sistema político el que estructuró Alberdi

—como pretenden algunos erróneamente en nuestros días—; fue todo un sistema social, como se acostumbra a decir ahora. Y Alberdi vio la necesidad de insistir en la interdependencia antes mencionada porque, ya en su tiempo, había quienes creían que podía separarse lo jurídico, económico, político y social. Alberdi no creyó en la posibilidad de tales tiempos y por el contrario insistió en explicar el sistema de la libertad que construye y contemporáneamente consolida el progreso mancomunado en los distintos campos, por lo cual los resultados son auténticos y duraderos. En dicho *Sistema económico de la Confederación* analiza el cuadro de los derechos y garantías protectoras de la producción, distribución y del consumo, pero temeroso de los errores de interpretación de los legisladores señala también "los escollos y peligros a que están expuestas las libertades protectoras", en particular por la derogación a través de las leyes tendientes a organizar su ejercicio. Y más aún, enumera las garantías de la Constitución contra las derogaciones de la Ley Orgánica fundamental. Primero —dice Alberdi— ha declarado los principios que deben ser bases constitucionales y obligatorias de toda ley; después ha repetido para mayor claridad, en forma terminante, que ninguna ley puede alterar o limitar esos principios, derechos y garantías, con el pretexto de reglamentar su ejercicio (artículo 28). La ley no debe tener otras miras que la de la Constitución; ésta designa el fin, la ley construye el medio, y a fin de que la ley no se extravíe en la adopción del medio, la Constitución ha señalado hasta los *principios* y *bases* de los *medios.* Y enumera a continuación los derechos consagrados en el artículo 14, el 17 (de propiedad) y el 18 (de seguridad personal).

Recordemos unos pocos párrafos, que corroboran lo que acabamos de afirmar:

"En la Constitución Argentina —dice Alberdi—, como en el orden natural de los hechos económicos de que esa Constitución es expresión fiel, los principios de libertad, igualdad, propiedad y seguridad son garantías que acompañan a la riqueza desde que se produce hasta que desaparece en servicio de las necesidades del hombre. Libertad en los consumos, como en la producción y la distribución de la producción; he aquí el sistema de la Constitución Argentina, que no es más que la sanción de las leyes naturales que rigen dichos fenómenos."

"Las naciones no son la creación, sino las creadoras del gobierno. El poder de despoblar que éste posee no es la medida que le asiste para poblar, con hombres y capitales. Tiene el poder de despoblar porque puede desterrar, oprimir, perseguir, vejar a los que habitan el suelo de su mando; pero como no tiene igual poder en los que están afuera, no está en su mano atraerlos por la violencia, sino por las garantías, A la abstención del ejercicio de la violencia se reduce el poder que el gobierno tiene para poblar: es un poder negativo, que consiste en dejar

ser libre, en dejar gozar del derecho de propiedad, en respetar la creencia, la persona, la industria del hombre: en hacer justicia."

Al referirse al interés destaca que, como precio del ahorro ajeno prestado, el interés no se decreta, lo establece la demanda. Pues si fuere lícito fijar su interés al capital ¿por qué no lo sería también fijar al trabajo sus salarios, a la tierra sus rentas, a la venta de todos los objetos su precio? Así como no hay precio legal —dice— ni salario legal, tampoco hay interés legal. Advirtamos cuán lejos está esta sabia reflexión del actual impuesto potencial a la tierra, a la llamada fijación de ingresos y al control directo o velado de precios y cuán falso es achacar nuestras penurias al sistema de la libertad, que se dice respetar.

Con respecto a la libertad en su relación con los salarios, sabiamente dice: "La Constitución, por sí, nada crea ni nada da; ella declara del hombre lo que es del hombre por la obra ele Dios, su primitivo legislador. Dios, que ha formado a todos los hombres iguales en *derecho*, ha dado a unos capacidad y a los otros inepcia, creando de este modo la desigualdad de las fortunas, que son el producto ele la capacidad, *no del derecho."* La Constitución no debía alterar la obra de Dios, sino expresarla y confirmarla. Ni estaba a su alcance igualar las fortunas, ni su mira era otra que declarar la igualdad de derechos. "Garantizar trabajo a cada obrero —continúa— sería tan impracticable como asegurar a todo vendedor un comprador, a todo abogado un cliente, a todo médico un enfermo, a todo cómico —aunque fuere detestable— un auditorio." La ley no podría tener ese poder, sino a expensas de la libertad y de la propiedad, porque sería preciso que para dar a los unos lo quitase a los otros; y semejante ley no podrá existir bajo el sistema de una Constitución que consagra en favor de todos los habitantes los principios de libertad y propiedad como bases esenciales de la legislación.

II

Intentemos hacer una rápida exploración en una segunda etapa, por decir así, en que Marx se dedica fundamentalmente a la economía y escribe su obra más voluminosa, *El capital*, cuyo primer tomo aparece en 1867. Sintéticamente, los dos conceptos fundamentales sobre los cuales trata de construir su edificio son: la teoría de la plusvalía y el principio de la concentración, ambos tendientes a demostrar cómo *la clase poseedora vive a expensas de la clase proletaria*, es decir, a explicar y justificar —según él— cómo ocurrió la lucha de clases, establecida en el *Manifiesto comunista* ele 1848, fruto a su vez de su *Filosofía de la historia,* enunciada ya en 1843.

Marx observa que todo empresario —que él llama capitalista— ad-

quiere a un determinado costo la maquinaria, materia prima y mano de obra para fabricar una determinada mercancía que él vende a un precio mayor que el costo. Esta diferencia, ganancia o beneficio, sólo tiene explicación —según Marx— porque el capitalista ha encontrado una mercancía —el trabajador— que produce más valor que el que ella consume, a través de su salario.

Esa plusvalía que queda en manos del capitalista es pues un "trabajo no pagado" y, para eliminarla, es necesario suprimir la propiedad privada de los medios de producción.

Pero además Marx, para mejorar su teoría de la explotación, afirma que sólo la parte del capital que sirve para pagar la mano de obra, que él llama capital variable, es el que engendra *el valor y la plusvalía.* La otra parte de la inversión, que él denomina constante y que utiliza para adquirir la maquinaria (incluyendo herramientas, locales y materia prima) para Marx es estéril, no generando valor ni plusvalía.

Es claro, con estas premisas el progreso técnico no alivia la situación de los explotados; por el contrario, la agrava. Pues al incorporar nuevas máquinas con menor cantidad de obreros aumenta el capital constante, que es estéril, y disminuye el trabajo obrero, que es el que le da la plusvalía, según Marx. Por lo tanto, disminuye la ganancia del "capitalista" y para evitarlo deberá explotar más al obrero, pagándole menos salario y prolongando la jornada de labor. Y ello lo podrá hacer porque la máquina produce desocupación forzosa —según Marx— y engendra un ejército de desocupados y una concentración de miseria en la clase proletaria, que cada vez es más numerosa.

Al mismo tiempo los capitalistas, al hacerse competencia entre ellos, aumentan la producción, dando lugar a la superproducción —según Marx— que juntamente con los salarios bajos ocasiona las crisis y a través de ellas los grandes capitalistas se apoderan de los pequeños, aumentándose la concentración de capital que al final quedaría en las manos de dos o tres explotadores a los que sería fácil expropiar y terminar con la explotación de los proletarios. Eso es lo que pronosticó que ocurriría en Inglaterra y en los Estados Unidos para fines del siglo pasado.

Todo este razonamiento parece lógico, pero está equivocado. El error se debe a que el punto de apoyo del concepto de plusvalía es la teoría del valor-trabajo, que establece que el valor de la mercancía está determinado por el tiempo social de fabricación. Es decir, el valor de una cosa, según Marx, es el costo de producción, es algo intrínseco u objetivo de la cosa; confunde así dos conceptos fundamentalmente distintos: valor y costo, e ignora un tercero, el precio, cuya formación natural no ensambla en la lógica de su tesis. Y ello ocurre porque Marx parte

de la base de que en todo intercambio se da siempre "equivalente por equivalente", es decir, lo que se da y lo que se recibe tiene igual valor para los protagonistas del intercambio.

Pero ocurre que no es como Marx dice, "sino que ambas personas entregan algo que valoran menos por algo que valoran más", subjetivamente hablando.

La vida moderna es un ininterrumpido intercambio de bienes y servicios, en el cual las partes no tratan de averiguar cuál es el "trabajo medio" empleado en su producción sino intentan satisfacer deseos, insatisfacciones o necesidades de acuerdo con su personal escala de valores, gustos y preferencias. Cuando una señora compra un género en una sedería es porque en ese momento *prefiere*, estima en más, el género que el dinero que entrega en cambio, si no, no lo haría. La causa y el origen del valor no está en el trabajo ni en el promedio del trabajo, ni en la mercadería. Está en el hombre y deriva de sus deseos y preferencias. Los partidarios del valor-trabajo, como los marxistas, ven las cosas al revés de lo que son. El valor no surge del cambio, sino que existe antes que éste; es el motivo del cambio, como lo señalaba Condillac cien años antes que Marx escribiera *El capital.* Las mercancías no tienen valor porque contienen trabajo, sino que se las produce porque tienen valor. Éste es el orden de las cosas. La ciencia no puede ser el producto de nuestros prejuicios, sino de la realidad de las cosas, como la naturaleza o el creador lo han dispuesto. Para Marx sólo el obrero puede añadir valor a las cosas; la moderna economía subjetiva explica que en el intercambio, en que ambas partes entregan algo que valoran menos por algo que valoran más, las cosas adquieren valor; no es en el taller donde surge la plusvalía sino en el mercado, en el intercambio.

Y volvamos a Alberdi y su correcta apreciación del valor subjetivo

Alberdi en 1854, veinte años antes de la formulación de la teoría subjetiva del valor, decía: "La producción transforma la materia prima en objetos aptos para satisfacer alguna necesidad del hombre y «adquiriendo por tanto un valor». En este sentido —agrega— el comercio contribuye a la producción en el mismo grado que las *máquinas*, aumentando el valor de los productos por medio de su traslación de un punto en que vale menos a otro en que vale más. Un quintal de cobre de Coquimbo tiene más valor en un almacén de Liverpool, por la obra del comerciante que lo transportó del lugar en que no era necesario, al país en que era más útil. El comercio es un medio de civilización, además que de enriquecimiento, sobre todo para nuestro continente." Así Alberdi, diez años antes de la aparición de *El capital,* de Marx,

señalaba la acción beneficiosa de la máquina, es decir, el moderno concepto de productividad que negó Marx y destacaba asimismo que el valor de una cosa se logra en el mercado, en la circulación y no en el taller, como necesitaba Marx para justificar su teoría de la explotación.

Y en relación a la libertad de comercio hizo en cierta oportunidad una ocurrente comparación: "Limitar o restringir la entrada al país de bellos productos de fuera, para dar precio a los productos inferiores de casa, es como poner trabas a la entrada al país de las mujeres bonitas extranjeras, para que se casen mejor las nativas feas del país."

Marx formuló su doctrina marxista antes de estudiar economía

El doctor Becker coincide con el doctor Río en que Marx formuló su doctrina marxista antes de estudiar economía. Pues con anterioridad a 1848 había redactado las *Leyes de la evolución de la humanidad* y el *Materialismo histórico*, mientras que su *Contribución a la crítica de la economía política* apareció en 1859, y el primer tomo de *El capital* en 1867. El lector objetivo de *El capital* —dice el doctor Becker en su *Economía mundial en las tinieblas*— siente en cada página que Marx no estudiaba la economía para encontrar la verdad, sino para defender y cimentar una tesis preconcebida, con un lenguaje aparentemente científico. Tesis ésta con la cual se haba identificado ya mucho tiempo atrás y a la que debía ya sus éxitos y su renombre como militante socialista. Marx se hizo un esquema irreal y excesivamente simplificado de la vida económica. Él veía al mundo dividido en dos clases en lucha, porque así lo necesitaba y lo deseaba para su cuadro trazado veinte años antes, como socialista militante. Marx preveía la catástrofe porque la deseaba y la deseaba porque la había predicho. No veía que los países que habían adoptado con anterioridad el régimen de la "burguesía" eran los que habían alcanzado ya su mayor progreso técnico, y en ellos se pagaban los salarios más elevados, abriéndose constantemente nuevas fuentes de trabajo; sin embargo, Marx seguía escribiendo que la máquina hacía bajar los precios e incrementaba la desocupación. Hablaba de la concentración creciente de capital, del entierro de la burguesía, y del progreso del pauperismo en una época en que las clases burguesas no cesaban de ampliarse con millones de antiguos proletarios que se transformaban en pequeños empresarios, propietarios o ahorristas. La revolución socialista no se produjo en uno de los países industriales, como pronosticó Marx, sino en un país semifeudal, agrícola, casi sin industrias: Rusia. Tampoco surgió de esa revolución la sociedad sin

clases, vale decir, la igualdad económica o el colectivismo. Ni siquiera se logró la libertad del trabajador. Para Marx la burguesía debió ser una casta cada vez más cerrada y reducida, y sin embargo —como lo comprobó nuestro país más que ninguno— el sistema de la libertad a través de una creciente capilaridad social dio lugar a esa clase media que fue la columna vertebral del país y sin la cual no es posible la democracia.

Y esta falta de cumplimiento de las predicciones marxistas tenia que ocurrir porque él fundamenta su doctrina sobre una afirmación falsa, sobre un engaño y una desfiguración de la realidad que él tuvo que hacer para salvar su idea fija: la de la explotación de una clase social por otra. Él no podía admitir que en la circulación (los intercambios) se cambiaran cantidades desiguales de trabajo, porque entonces hubiera debido admitir que podría haber explotación de un "capitalista" por otro "capitalista", de un trabajador por otro y hasta de un capitalista por un trabajador. Con esto habría negado su idea básica de la lucha de clases y de la explotación sistemática capitalista.

Si la teoría de la plusvalía marxista fuese exacta, las empresas más mecanizadas (a causa de la considerable proporción de capital constante) tendrían que quebrar por falta de plusvalía, a menos de pagar salarios bajísimos y de hacer trabajar a sus obreros en jornadas larguísimas. Por el contrario, las empresas anacrónicas, sin maquinaria alguna, deberían vivir en permanente y magnífica prosperidad. Todo el mundo sabe que esto no ocurre. Marx no acertó nunca a dar a esa objeción —que fue de las primeras que se le hizo— una explicación satisfactoria. En el tercer tomo de *El capital,* publicado por Engels once años después de su muerte, encontramos —sin epitafio, por cierto— la tumba de toda la doctrina marxista. En dicho tercer volumen admite que las empresas con mucho capital constante reciben más plusvalía que las de menores dimensiones. Ello se debe, confiesa el autor, a la competencia que se hacen los capitalistas entre sí, y como la competencia obra sobre los precios en el mercado, Marx admite que la circulación modifica la plusvalía y no la explotación del obrero en el taller, lo cual es exactamente lo que negó en el tomo I de su obra y con ello se desploma toda su doctrina económica, como afirma el doctor Becker.

Y saltemos ahora a Alberdi

Y es interesante comprobar que los mismos temas que Marx enumera en *El capital,* la pobreza y las crisis, son contemporáneamente analizados por Alberdi en 1875 a través de sus *Estudios económicos* —que él llamó embrionarios— pero que autorizados profesionales afirman que coinciden con los modernos análisis de dichos temas. Con esa

prosa de claridad churchiliana realiza un estudio económico, sociológico y político de las causas y desarrollo de las crisis, partiendo de verdades simples y eternas.

El estudio de las causas y orígenes de la pobreza general —dice Alberdi— forma la parte más importante del que tiene por objeto el enriquecimiento del país, y que trae consigo la elevación de los valores, la multiplicación del comercio, la elevación de los salarios, el aumento de población, de las rentas, del crédito, del bienestar, del progreso y civilización del país.

La riqueza y la pobreza residen en el modo de ser moral de una sociedad en sus costumbres de labor y de ahorro, y en sus hábitos viciosos de ociosidad y de dispendio. Comprender la riqueza y la pobreza, en su ser y causas morales, es colocarse en el camino de aprender a salir de la pobreza y llegar a la riqueza. Ausente por cualquier causa el trabajo y el ahorro, la pobreza es el resultado natural y ella coexiste con la posesión de los más felices climas y territorios, cuyos poseedores arrogantes pueden presentar el cómico espectáculo de una opulencia andrajosa. Y agrega luego que no es capaz de ahorrar sino aquel que ha sido capaz de producir o crear por el trabajo lo que es objeto del ahorro. No se ahorra sino lo que se ha adquirido por el propio trabajo, es decir, sabe lo que cuesta reponer lo gastado aquel que lo ha debido a su trabajo.

"¿Qué es una crisis económica? Es un empobrecimiento general y repentino, producido por el furor de enriquecer repentinamente, del cual nace un furor general de especular en todo género de negocios y de empresas que prometen grandes y prontas ganancias. Y tal especulación nace de la facilidad de disponer de capitales ajenos, obtenidos a crédito o a préstamo, pues nadie gasta fácilmente lo que ha ganado con su trabajo; pero nadie es económico con el dinero de otro. Si el banco prestara dinero en vez de billetes, prestaría menos; si prestase su propio dinero en lugar del dinero de los demás, prestaría mucho menos aún."

"El uso de una cosa tan excelente y fecunda como el crédito no podía estar libre de degenerar en el abuso, a que están expuestos otros bienes tan grandes y fecundos como el crédito, a saber: la libertad y el poder. Sin la presencia de esas flaquezas en la composición del hombre, sus esfuerzos hechos para producir la riqueza no servirían tan a menudo para producir la pobreza."

"El crédito es dinero; pero dinero ajeno, el dinero de otro. Lo que es crédito visto de un lado, es deuda visto del otro. Este lado opuesto es el lado del gobierno en lo que se llama crédito público; el otro lado, el del prestamista, es el lado del público, y por eso se llama crédito público."

Pero el uso ha cambiado los papeles, llamando crédito público lo que es deuda pública; es decir, dando el nombre de crédito lo que en realidad es "deuda del gobierno".

"Como es el gobierno el que emite estos títulos de deuda, y no el público que le presta el dinero, como el gobierno puede hacerse deudor en virtud de su autoridad, el gobierno está siempre en aptitud de deber más de lo que tiene, y naturalmente siempre usa de esa aptitud."

Lo que el gobierno emite es su deuda, no su crédito, como lo declara el papel de su deuda-moneda, llamada impropiamente papel moneda.

"Las sucesivas emisiones de billetes inconvertibles —afirma— son en realidad simples emisiones de papeles de la deuda pública con cuatro características especiales: indirectas, disimuladas, gratuitas y sin límites. No hay ley ni terrorismo que puedan extinguir el agio y la especulación donde la moneda es la fluctuación misma. La probidad de un gobierno —agrega— está en su ley anual de gastos públicos; de su conducta económica depende que esa ley sea su pergamino de gloria o su cabeza de sumario."

No creemos que sea necesario recordar a ustedes que esto es lo que ha padecido el país en las últimas cuatro décadas. Los estudios de Alberdi —de casi 500 páginas— sobre las causas de las crisis, producidas como él señala por la interferencia gubernamental en los negocios, la expansión artificial del crédito y la creación del auge mercantil por la inflación, no han perdido actualidad; es más, sería de gran utilidad que los recordaran los que fijan las políticas económicas nacionales y también los funcionarios internacionales, que hoy pretenden convencernos que el oro es lo mismo que el papel-oro. La obra de Alberdi en este aspecto ha durado un siglo, pues explica tanto las crisis de 1870 a 1890 como las de 1960 a 1970, aquí y en otros lados. Por el contrario, las afirmaciones de Marx fueron fulminadas diez años después, cuando casi simultáneamente Menguer, Stanley y Jevons, y Walras dieron a conocer la teoría subjetiva del valor, a la que luego dio forma definitiva Bohm Bawerk y la actual escuela vienesa.

III

Podríamos sintetizar la comparación antitética de Alberdi y Marx considerando que partieron de una metodología diferente, utilizando un método de investigación distinto y, como resultado, arribaron a dos concepciones antagónicas de la sociedad: una, organizada desde el poder; la otra, a través de la colaboración libre y voluntaria de los individuos.

Marx utiliza un método lógico de justificación de una doctrina

basada en premisas tales como el determinismo histórico y la inevitabilidad de hechos, que nunca fueron fundamentados por su autor.

Marx advirtió que convenía inducir a la gente a aceptar el socialismo sin investigar acerca de sus efectos. Para lograrlo adoptó la filosofía de la historia de Hegel adaptándola a los comunicados de una voz interior. El socialismo —le anunciaba esa voz— tendrá que llegar porque es inevitable, independientemente de los deseos e ideas de los hombres: es el resultado de las fuerzas productivas materiales que, al cambiar, modifican las relaciones de producción (de propiedad) y toda la superestructura ideológica.

Marx proclamó haber descubierto las leyes inmanentes de la evolución capitalista que conducía al empobrecimiento progresivo de las masas asalariadas y por tanto al colapso final y al advenimiento del socialismo, que por ser una etapa posterior de la evolución histórica debía ser forzosamente mejor y más elevada.

Este esquema de la filosofía de la historia de la humanidad que culmina y finaliza en el socialismo es la esencia del marxismo y la principal contribución de Marx a la ideología pro-socialista.

Como todos los esquemas similares, fue creado por intuición. Marx lo llamó ciencia. La doctrina marxista no es una interpretación materialista de la historia —dice Mises— sino tecnológica. Pero desde un punto de vista político, Marx fue hábil al llamar materialista y científica a su doctrina, pues le otorgó una reputación que difícilmente hubiera logrado de otra manera, enrolando en sus filas gran número de seudointelectuales.

Sin embargo, este sistema no está consustanciado con la naturaleza humana, pues el determinismo histórico basado en la inevitabilidad de los hechos, independientemente de la voluntad de los hombres, conduce a un quietismo fatalista y a la pretendida absolución de cualquier responsabilidad moral, a la eximición de culpa, de responsabilidad, que es lo opuesto al sistema alberdiano. Pero al decir que Marx utilizó un método lógico de justificación de su doctrina, no significa que ésta no estuviera plagada de contradicciones. Por ejemplo, la incongruencia entre la pretendida predestinación en que se basa su doctrina y el espíritu revolucionario que se propone llevar a los pueblos, pues ¿para qué tanto sabotaje, si el socialismo debe llegar de todas maneras, "con la inexorabilidad de una ley natural"? Si Marx hubiera sido lógico, no se hubiera metido en ninguna actividad política —dice Mises en *Teoría e historia*—; hubiera esperado tranquilamente en que "suene el toque de difuntos de la propiedad privada capitalista", como dice en *El capital*, pues "sólo cuando las nuevas fuerzas productivas materiales hayan evolucionado lo suficiente... aparecerán las nuevas relaciones de producción, formadas en la matriz de la antigua sociedad". Y por ello Marx

se oponía a los esfuerzos de los sindicatos para mejorar los salarios y reducir las horas de trabajo, pues posponían el fin del capitalismo.

Tácticamente Marx utilizó el mito que, en política, es la conversión de una idea o doctrina en pasión vindicativa y agresiva. El mito cambia en la gente la representación de la realidad, por una imagen de ésta, y Marx intentó el convencimiento de que la dirección de la historia corresponde al proletariado, no a la inteligencia donde quiera se encuentre. Para lograrlo, esa clase debe tomar el poder por la violencia y luego, por arte de magia, la necesidad del Estado desaparecerá. Lenin, una semana antes de llegar al poder gritaba: "La democracia desde abajo, sin funcionarios públicos, sin policía, sin ejército permanente... preparación inmediata para un estado de cosas en el que tocios ejercerán funciones, control y supervigilancia, en forma de que nadie tenga la oportunidad de ser un burócrata. El Estado mismo se desvanecerá en virtud del simple hecho de que los hombres liberados de la esclavitud capitalista se acostumbrarán gradualmente a la observancia de las reglas elementales de la vida social, conocidas durante siglos, repetidas a lo largo de millares de años en todos los sermones. Se acostumbrarán a cumplirlas sin coacción, sin sometimiento, sin el especial aparato de coerción que se denomina Estado."

Cuando Lenin tomó el poder tuvo, sin duda, un ataque de amnesia y hoy las cosas son ligeramente distintas. El Estado policial más brutal, el ejército permanente más grande del mundo; la cárcel y a menudo la muerte de los disidentes. La planificación central, que ordena lo que cada uno debe hacer, "desde la cárcel hasta la tumba".

La metodología de Alberdi es la antítesis

Él utiliza lo que hoy se llama el método analítico, es decir, no parte de premisas ni de mitos, sino de la observación atenta de la realidad, del análisis y separación de los hechos, comparándolos, relacionándolos y estableciendo leyes que permiten elaborar un conocimiento sistemático, ordenado, de valor permanente y universal, válido en cualquier lugar y tiempo. El pensamiento alberdiano en el campo del derecho pertenece a la vertiente racional del derecho natural y en el de la economía se fundamenta en la libertad económica y en los principios de la moderna economía subjetiva que da origen al único sistema que permite organizar la sociedad, respetando los juicios de valor divergentes de los hombres, al basarse precisamente en la manifestación real de los deseos, apetencias e insatisfacciones de los ciudadanos. Y ambos, ese derecho y esa economía, son los imicos que responden a la filosofía que sostiene que el hombre es el centro, el eje de las instituciones, porque tiene derechos imprescriptibles en razón de su humanidad. Éste es el sistema institucional de la libertad, que da origen a la democracia libe-

ral, es decir, a la democracia cuya *esencia* es el respeto a las leyes descubiertas por la razón y confirmadas por la experiencia milenaria de la civilización occidental, de Sócrates a nuestros días.

El sistema de la libertad que Alberdi estudió, interpretó como pocos, explicó, enriqueció e institucionalizó en nuestra Constitución de 1853, es decir, el sistema institucional de la libertad, es el único sistema social que permite que el hombre se realice a sí mismo; es el único que permite guardar ese armónico balance entre la natural aspiración de progreso y la cuota irrenunciable de dignidad humana, de acuerdo con las condiciones que el Creador ha querido asignarnos a cada uno, que es lo que el marxismo nunca podrá dar. Es el único sistema que permite que todo hombre honesto que intente ser el artífice de su propio destino y el de los suyos, pueda al mismo tiempo ser útil a sus conciudadanos precisamente en aquello que éstos más valoran. Se resuelve así el eterno problema —que Marx jamás mencionó— de asignar los siempre escasos recursos —materiales, humanos e intelectuales— a los deseos más urgentemente sentidos por la ciudadanía; es la única manera de evitar la superproducción y el infraconsumo, que Marx consideraba inevitables, y también la única forma de que el beneficio, la ganancia —que Marx confundió con la plusvalía— sea el premio que los ciudadanos otorgan a quien mejor los sirve en aquello mayormente apreciado por todos ellos.

Al sistema de la libertad de Alberdi se lo denomina individualista, porque exige el respeto a ios derechos y garantías individuales; individualismo cristianamente entendido, pues "Ama a Dios sobre todo, enseñó Él, y a tu prójimo como a ti mismo, santificando de este modo el amor de sí a la par del amor al hombre", como recuerda Alberdi en su obra *La omnipotencia del Estado es la negación de la libertad individual,* obra que puede considerarse un himno al reverso de todo el pensamiento marxista. Pero la impersonalidad e imparcialidad del sistema de la libertad no vacila en propiciar el reemplazo de los que mal sirven a la sociedad, por otros más eficientes, a juicio de las personas que constituyen esa sociedad. Es el sistema, pues, de beneficio óptimo, tanto para el individuo como para la sociedad al requerir, exigir, responsabilidad en los individuos. El sistema de la libertad —el llamado individualista— posterga el interés individual inmediato, por lo que si no diera lugar a una mayor confusión, diríamos que es el verdadero socialismo, no el de Marx. Pues el sistema de la libertad prefiere las soluciones auténticas, permanentes y para todos —que pueden o no ser de resultados inmediatos— a las más espectaculares, pero limitadas a determinados grupos privilegiados. Éste era el sentido que tenía la palabra "socialista" en el *Dogma* que Alberdi escribió a los 25 años con Echeverría.

Es importante destacar que el sistema de Alberdi parte de la colaboración voluntaria y por tanto responsable, que estrecha los vínculos entre los hombres, que concretan así el bien común, cuya consecución da origen a la solidaridad, que consolida aquellos vínculos. La solidaridad, pues, no es causa sino efecto de la colaboración. Aquélla puede propiciarse como la caridad y las buenas costumbres, pero no es prudente creer que se mantendrá en un sistema que tiende a la desintegración, pues ello es ir en contra de la naturaleza de las cosas; lo indispensable es remover las causas que motivan dicha desintegración. Con sólo apelar o exigir la solidaridad en un sistema cuya dinámica conduce a la disociación, es fraguar una nueva frustración, es realizar el destruccionismo social.

Mientras se respetó el sistema propiciado por Alberdi y el gobierno se dedicó a su tarea fundamental de dar seguridad jurídica e impedir la violencia en cualquiera de sus formas a que invita el *Manifiesto comunista* —tal cual impunemente lo estábamos observando en la actualidad, en nombre de pretendidos derechos sociales de los grupos, por sobre los que asiste a los individuos—, en la Argentina no se habló de lucha de clases. El contrato —del centenario *Código* de Vélez Sársfield— no era entonces reemplazado por la violencia, la subversión y el delito disimulados en una gimnasia revolucionaria destinada a provocar el caos, a través del relajamiento de las instituciones. Mientras el gobierno se dedicó a su tarea fundamental, la burguesía creció provocando la reducción del proletariado, abriéndose nuevas fuentes de trabajo para una población siempre en aumento. La movilidad social que permitió el sistema de la libertad sostenido por Alberdi demolió el esquema de clases o mejor dicho de castas descripto por Marx... La propiedad privada evitó la concentración de capitales en unas pocas manos, la máquina no produjo desocupación forzosa —como decía Marx— sino incremento de la productividad del obrero, la competencia no produjo superproducción sino disminución de los costos, y los salarios en lugar de bajar —como creía Marx— se incrementaron con el progreso técnico, elevando el nivel de vida y atrayendo a nuestras tierras a los hombres de buena voluntad de todas partes del mundo.

La gravedad de nuestra crisis

La gravedad de nuestra crisis consiste en no advertir que estamos enfrentados en una lucha de ideas —y como el hombre actúa en base a ellas, ello es lo primero que hay que aclarar—, pues para luchar hay que saber por qué y para qué; para defenderse, hay que saber de qué. Es en ese campo de las ideas, no de la técnica —como decía Marx y muchos creen—, en que se decidirá la batalla.

La gran anomalía de nuestra época es la paradójica coexistencia del sistema propiciado por Alberdi, que origina una creciente prosperidad, juntamente con otras causas que impiden el progreso —el marxismo, entre ellas— por lo que a menudo se llega a creer que las medidas perjudiciales son las que generan el impulso creador. Es evidente la necesidad y urgencia de señalar tal error o por lo menos es indispensable que seamos conscientes de que el progreso logrado ha sido a pesar y no a causa de las medidas regresivas.

Es muy cierto aquello de que el mayor peligro no está en lo opuesto, que es fácil advertir, sino en lo parecido. El enemigo de la libertad y de una sociedad próspera y feliz es el marxismo infiltrado, camuflado, que desdibuja, deforma e impide mostrar la capacidad creadora del sistema de la libertad, presentando en cambio una falsa imagen inoperante e ineficaz de éste. El sutil proceso ha contribuido a enmascarar, entremezclar mitos y principios, haciendo que éstos hayan sido progresivamente soslayados y olvidados, pretendiendo reemplazarlos por una acumulación de conocimientos, de un falso enciclopedismo. Las gentes carecen así de un sistema coherente de normas y principios a los cuales ajustar su conducta individual y en sociedad, agravándose el descreimiento, los problemas generacionales y cierta clase de rebeldía. La insistencia en atribuir los males padecidos al sistema de la libertad —precisamente vulnerado— contribuye a la creciente confusión ideológica, que culmina en el caos institucional.

El doctor Río —en su obra ya mencionada— afirma que la eficacia letal del marxismo no depende de su sistema económico, que es impracticable y funesto, ni de su prosa ingrata en que está expuesta su teoría. Su éxito reside en que constituye una justificación y un estímulo a la soberbia insolente, apoyada en la prepotencia; lo que los griegos denominaron la *hibris,* hace más de dos mil años.

Alberdi, por el contrario, fue el gran jurista, economista, filósofo y sociólogo de la libertad, es decir, el gran estadista que enriqueció un sistema consustanciado con la naturaleza humana, que guarda permanente actualidad porque no es rígido ni dogmático, sino que admite toda innovación o evolución, siempre que ésta resista el análisis de la razón y sea útil para toda la sociedad en forma permanente y no sólo para un grupo por un breve plazo.

Surge así una doctrina actualizada, basada en la tolerancia, en la acción libre, voluntaria y por tanto responsable del hombre, en la vigencia plena de los derechos civiles, en la aplicación de la fuerza con fines defensivos para proteger y hacer respetar la vida, la libertad y la propiedad de los habitantes, infraestructura ésta que le permitirá a cada uno construir su bienestar e intentar así la búsqueda de su felicidad.

Capitán de Navío
MARIO RAÚL CHINGOTTO

DINAMICA DE LOS MECANISMOS

Propósitos:

1. Ofrecer a quienes sienten atracción por los elementos mecánicos un medio más para favorecer sus inquietudes.
2. Brindar experiencia básica a quienes deseen ensayar después, con asistencia del talento, en el campo de las innovaciones y de la inventiva.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: 14.— $ Ley 18.188

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

Presentación:
Dos tomos:
I - Texto, 184 páginas;
II - Ilustraciones, 107 figuras.
Papel ilustración.
Tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

INTELIGENCIA

(Las Reglas de la Conducta surgen de la Causalidad del Ambiente)

Por el capitán de navío MANUEL ALBERTO MORANCHEL

La evolución de la ciencia nuclear y su formidable intervención en la ejecución bélica, creó y mantiene el temor a su utilización en una guerra, temor que puede definirse como el control de toda decisión. Hoy día la amenaza es mutua y total.

Por ello, el conocimiento de su evolución en general constituye la fundamental tarea de los Servicios de Inteligencia, para conocer sus progresos e interpretar el valor y límite de una decisión política y, por ende, militar.

El interés o necesidad de investigar la conducta del vecino y conocer sus intenciones constituye un proceso arcaico que se inicia con la formación social de lo humano. Los "Exploradores de Moisés" (El Pentateuco) puede ser un ejemplo moderno, pero ya en la expedición de Alejandro a Oriente la historia acota información provista sobre Persia que contribuyó al éxito de su campaña.

La diversificación de este proceso condujo al empleo de personas adecuadas y dispuestas a la peligrosa tarea de obtener informes y, por ende, la creación y organización de los sistemas pertinentes. El espionaje, inicialmente, fue un acto siniestro de violencia y subversión, una amenaza social, un acto desleal; definido como "el arma secreta para la guerra", se desarrolló en concordancia y proporción con las restantes actividades de las colectividades y de las naciones. De acción activa en las últimas centurias, juega un importante y fundamental papel después de la Segunda Guerra Mundial, al producirse el enfrentamiento entre Occidente y Oriente.

El Servicio Secreto, por la diversificación de exigencias que la situación imponía, debió ajustarse a procedimientos muy distintos a los utilizados hasta entonces. ¿Su razón? La importancia que el progreso científico adquiere y, en consecuencia, su influencia en todo conflicto bélico futuro. Ya no es suficiente conocer el potencial de hombres y armamento del extraño, como su plan estratégico, intención operativa, etc.; hoy el poder destructor se forja en lugares secretos, de fácil ocultación, y su desarrollo no tiene límites, como tampoco su capacidad de daño. Por ello, el espionaje ha cambiado de estructura, y todo debido a la aparición de la ciencia atómica.

Hoy día una organización efectiva de la vigilancia y observación requiere el empleo y utilización de personas y de elementos dotados de capacidad superior; ya no se trata de observar archivos o cajas fuertes; el secreto está en lugares de acción cuya interpretación requiere mentalidades preparadas; por ello, los Servicios de Inteligencia han asumido un nuevo, creativo y vital papel en las relaciones y en la política de las naciones y, consecuencia de su eficaz acción, el espionaje, hoy día, es el contribuyente más fuerte al mantenimiento de la paz mundial, y mucho más eficiente que los organismos internacionales creados para este fin.

La transformación del espionaje, al pasar de un servicio innoble a factor de paz, es causa y efecto de la nueva sensibilidad de relaciones entre los grupos de naciones constituidas en la actualidad y en cuyo equilibrio de poder descansa la paz del mundo; su acción eficiente y tenaz impide al uno obtener una ventaja permanente sobre el otro, pues todo mecanismo que pueda y permita romper el equilibrio de seguridad mutua pronto es conocido y permite adoptar las medidas

pertinentes para restablecerlo. De su importancia, es mejor prueba el fracaso de las conferencias sobre desarme.

Cuando los Estados Unidos de Norteamérica hicieron explotar la bomba atómica, 1945, Rusia intensificó su acción para obtener información; Inglaterra, Canadá y Estados Unidos debieron luchar contra la infiltración de agentes soviéticos, quienes finalmente tuvieron éxito, el cjue fue conocido cuando, en 1945, Y. Gouzenko, oficial de claves de la embajada rusa en Ottawa, denunció la intervención de 26 agentes ocupados en tal búsqueda y la importante información lograda. Los Estados Unidos debieron mejorar su servicio de seguridad; tal el origen de la C.I.A.

La posesión de poder nuclear por el Soviet, 1949, señala el comienzo del equilibrio de poder actual que contemplamos, en el que colaboran las naciones adheridas a los pactos de Occidente y Oriente; es constante y empeñosa la lucha en que están empleados los Servicios de Inteligencia de ambos grupos en procura de información, tarea de por sí fundamental si se analiza el final y consecuencias de una tercera guerra mundial.

Hoy día un oficial de Inteligencia trabaja con un realismo superior al agente diplomático, aunque sean ignorados su trabajo y sus éxitos; por el secreto de su negociación no se afecta exteriormente el prestigio del interés que sirve, y su tarea es fundamental para la acción. En todo plan de guerra ya las intenciones del enemigos no son suposiciones sino realidades, y la decisión del plan juega un papel más fundamental en la conducción política de la nación.

La infiltración marxista, magnificada desde 1945, obligó a organizar los correspondientes servicios de reacción en las naciones de Occidente, adecuándolos al momento vivido; la mayor transformación se ejecuta en los Estados Unidos, donde el OSS (Office of Strategic Services) es convertido en 1947 en el C.I.A. (Central Intelligence Agency), para contrabalancear al KGB (Comité Soviético de Seguridad del Estado) y al GRV (Servicio Soviético de Inteligencia), que ya actuaban en el grupo occidental con la colaboración de los partidos comunistas existentes en él.

Una idea de la importancia de estos servicios la dan las siguientes cifras: ocupaban unas 50.000 personas con un presupuesto de 4.000 millones de dólares.

Podrá preguntarse cómo en un mundo permanentemente explorado por satélites dotados de excelentes y sensibles aparatos de fotografía, detección y comunicación, sea indispensable recurrir aún al elemento humano; pero descansando lo fundamental de la investigación en el terreno científico, sólo el contacto entre personas es capaz de obtener la

información requerida; su zona de acción, el mundo entero, como lo prueban los variados procesos que sentimos.

Alemania, en sus dos porciones, fue el campo de espionaje de mayor actividad, y donde se lograron informes a veces decisivos. Dos personas se destacan en esta lucha: el mayor general W. Donovan, estadounidense, y el general R. Gehlen, alemán, ex jefe del Servicio de Alemania y luego cooperador de la C.I.A., quien en 1956 fue designado jefe del BND (Servicio de Inteligencia Alemán) cuando Alemania volvió a ser Estado soberano, con una fuerza de unas 5.000 personas y un presupuesto de 70.000.000 de marcos, servicio que actuó bajo el control directo del canciller, entonces el señor Adenauer.

La acción de estos servicios, que podemos titular clandestina, presenta sus riesgos para la nación que los emplea; podría definírselos como un gobierno extraño dentro de otro responsable; en su conjunto siempre existen filtraciones; agentes extraños logran introducirse en sus redes, o comprar a sus agentes naturales; en esos ambientes todo es vulnerable, sea por traición, doble juego, fraude, desencanto, etc., lo que obliga a servicios internos de vigilancia y aun a su disolución, como pasó sucesivamente con la GRV, CHECA, GPU, NKDV, MCB, hasta la actual KGB soviéticos. También la C.I.A. ha desarrollado una política de expansión e infiltración mundial, provocando críticas en variados episodios.

Muchos han sido los métodos utilizados para mantener los servicios; durante la segunda guerra mundial Rusia prometió a prisioneros alemanes la libertad y el reintegro a sus hogares a cambio de la información que agentes rusos les requerirían en territorio alemán, acto que obtuvo relativo éxito, pero se ejercieron represalias al terminar la guerra con los que no habían cumplido con lo pactado.

A su vez, la NTS (alianza de rusos solidarios) integrada por rusos anticomunistas, prestó sus servicios en Alemania; al terminarse la guerra tuvo una intervención eficaz en la liberación de los 2.500.000 rusos que debían, por el tratado de Yalta, ser entregados al Soviet, y que ellos resistían por el temor a represalias; es sabido que los prisioneros rusos que tropas alemanas liberaban o escapaban, eran fusilados por orden de autoridades soviéticas, por el supuesto de haber dado información al enemigo. Este Servicio continuó actuando en Alemania Oeste, de gran ayuda para la interpretación de idiomas orientales, y fue el creador de la "Teoría Molecular", pequeños grupos de espionaje que inundaron a Rusia.

De la eficiencia de los Servicios de Inteligencia puede afirmarse que depende la paz mundial; la contienda futura no será lucha de individuos sino de masas; el progreso científico tiende a eso por un

lado, a prevenirlo y reducirlo, por otro, pero por reducido que sea el lapso bélico, sus resultados serán catastróficos para las naciones empeñadas. Posiblemente sea su papel fundamental contener el repentino y súbito cataclismo que en esta era nuclear amenaza a la humanidad.

¿Cuál será su futuro? No es simple la respuesta; mientras existan Estados soberanos, su seguridad les obliga a mantenerlos. Por ahora, cabe suponer su acción efectiva en el conflicto árabe-israelí, en Vietnam, en el retiro de los misiles rusos de Cuba y en el episodio de la Bahía de los Cochinos.

Primer Premio del Concurso Literario en homenaje al Sesquicentenario de la independencia argentina

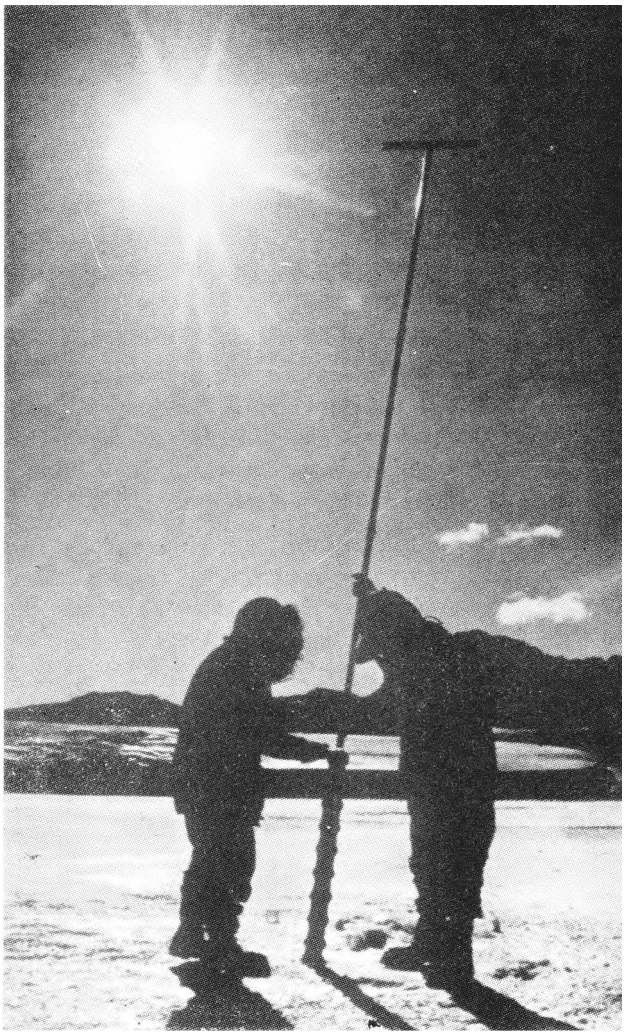
LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA

Capitán de Fragata CARLOS M. MAZZONI

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 3,50 $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
184 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales
Córdoba 547, Capital Federal
Tel. 31-1011, int. 27



Meteorología y Telecomunicaciones Antárticas

Por el Consejero de Embajada de la República Argentina
MARIO IZAGUIRRE

El 1° de diciembre de 1959 se firmaba en Washington el Tratado Antártico que ponía, así, fin a la "guerra fría" en la región ubicada al sur de los 60° de latitud Sur. Doce países signatarios originales del citado instrumento internacional consagraron la Antártida exclusivamente para fines pacíficos, prohibiendo su militarización y estableciendo la libertad de investigación científica.

El Tratado contemplaba, como elemento de consulta entre las partes, las llamadas Reuniones Consultivas que habrían de realizarse a intervalos no establecidos acordándose tácitamente seguir el orden alfabético de los signatarios del Tratado (en su versión inglesa), a partir de la Segunda Reunión.

Ello se hizo como homenaje a Australia, que tantos esfuerzos había desarrollado en pro de la concreción del Tratado. Así el artículo IX consagró a Camberra como sede de la Primera Reunión, la que se inauguró dentro de los dos meses de entrada en vigencia del Tratado, en julio de 1961. En 1962 tuvo lugar en esta capital la Segunda Reunión, llevándose a efecto la Tercera en Bruselas en 1964, la Cuarta en Santiago de Chile en 1966 y la Quinta en París en 1968, estando programada la Sexta en Tokio para octubre del corriente año.

Las reuniones se llevan a cabo previa consulta por vía diplomática, fijándose por ese medio el Programa provisional con los asuntos que habrán de debatirse. Poco a poco los temas que han ido predominando en las deliberaciones han sido de carácter científico o técnico. Así los signatarios han estimado necesario reunir en dos oportunidades a sus expertos en telecomunicaciones (Washington 1968 y Buenos Aires 1969) y una vez a sus técnicos en cuestiones logísticas (Tokio, 1968).

Los doce países, si bien con títulos, antecedentes e intereses no siempre coincidentes, se han mostrado celosos custodios de sus prerrogativas en la zona comprendida al sur de los 60° de latitud Sur. Han acordado que nada de lo que allí se haga debe realizarse sin un previo consentimiento, para lo cual consideraron que las Reuniones Consultivas eran el ámbito natural para debatir los problemas antárticos, que entidades u organismos internacionales planteaban. Tal lo acontecido con la Organización Meteorológica Mundial.

Dicho organismo internacional estimó conveniente la creación de una nueva regional meteorológica que abarcaría la zona de aplicación del Tratado y cuya responsabilidad recaería en los doce países firmantes del Tratado de Washington. Hasta ese momento la Antártida formaba parte de las Regionales I (Africa), III (Sud América) y V (Sudoeste del Pacífico).

Para ello se propuso, en el IV Congreso de la Organización Meteorológica Mundial celebrado en Ginebra en 1963, la creación de la

Regional VII que, como ya se ha dicho, abarcaría la zona al sur de los 60° de latitud Sur.

Nuestro país, a través de su delegación, consideró que la medida excedía el plano técnico a la vez que involucraba aspectos políticos y legales que debían ser considerados exclusivamente por los signatarios del Tratado y no en el ámbito de un organismo internacional tan heterogéneo como es la Organización Meteorológica Mundial. Pidió, con éxito, que la medida no se concretara hasta que los doce la hubieran aprobado según el principio establecido para la Antártida, esto es, por unanimidad.

La Argentina, al fijar su posición, reconoció la importancia que la Antártida tiene para la ciencia y dentro de ella para la meteorología. Es la región un inmenso laboratorio y sus cambiantes condiciones meteorológicas influyen no sólo en el clima de los países del Hemisferio Sur, sino también en los que se encuentran al norte del Ecuador. Hacía mucho tiempo que nuestro país así lo había comprendido y prueba de ello la tenemos en el mantenimiento, desde 1904, del Observatorio de las Islas Orcadas del Sur. Durante casi cuarenta años ése fue el único establecimiento que en forma permanente y continuada existió en la Antártida y sus datos eran estudiados y analizados para ser incorporados en las cartas de pronóstico de tiempo.

Pero por otro lado, como ya se ha dicho, existían aspectos políticos y legales que, en salvaguarda del derecho que asiste al país en la Antártida, debían tenerse en cuenta.

Una de las primeras preguntas que surgió, al considerarse la iniciativa del Comité Ejecutivo de la Organización Meteorológica Mundial fue: ¿Cuál sería, de crearse la nueva Regional, el organismo que se entendería con la O.M.M.? Como puede apreciarse, tras la iniciativa se intuía el germen de la internacionalización, que siempre ha sido rechazada por la Argentina.

Si bien la iniciativa de la Organización Meteorológica Mundial mereció la aprobación de otros países, la Argentina se opuso a su concreción, aunque estimó que dada la importancia de la meteorología antártica se hacía necesario que los expertos de los doce países intercambiaran ideas en un foro exclusivo. Dio así su conformidad para que se formara un Grupo de Trabajo integrado por expertos de los doce signatarios del Tratado, al que podría invitarse observadores de aquellos organismos científicos interesados o afectados por el problema antártico.

Así el mencionado Grupo de Trabajo realizó su primera reunión en Melbourne, Australia, del 23 de febrero al 4 de marzo de 1966, no asistiendo, por razones que no son del caso analizar, el representante argentino.

La mencionada reunión elaboró una serie de recomendaciones, siendo la más importante la que establecía Centros Regionales para la recepción de datos meteorológicos.

Las recomendaciones elaboradas por el Grupo de Trabajo fueron remitidas a la consideración de la XVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la Organización Meteorológica Mundial, la que confirmó las opiniones de su Grupo de Trabajo de que sería más conveniente establecer Centros similares a los Centros Meteorológicos Regionales en el Antártico y cuyas funciones serían:

a) publicación de análisis y mapas previstos de las condiciones meteorológicas de superficie y en altitud para su utilización por los Centros Meteorológicos asociados, cuando sea necesario;

b) ayuda a la investigación en relación con las ciencias atmosféricas.

En forma simultánea, la Organización Meteorológica Mundial se había hecho eco de las inquietudes de las Naciones Unidas las que, en los primeros años de la década del sesenta en su Asamblea General, habían aprobado dos resoluciones de importancia. Ellas eran la 1721 (XVI) del 20 de diciembre de 1961 y la 1802 (XVII) del 14 de diciembre de 1962, relacionadas con la cooperación internacional en la utilización con fines pacíficos del espacio ultraterrestre.

Estas resoluciones surgieron como consecuencia de la evolución en la utilización de satélites y de otros adelantos técnicos, y pedían a la Organización Meteorológica Mundial que fomentase los progresos en relación con el establecimiento de los Planes de Vigilancia Meteorológica Mundial (VMM). La finalidad de la Vigilancia Meteorológica Mundial es aprovechar plenamente las nuevas oportunidades que ofrecen los adelantos antes mencionados y de este modo mejorar los servicios meteorológicos en todo el mundo. Tales mejoras tendrían un profundo impacto en la agricultura, el comercio y la industria, y permitirían realizar avisos más precisos y oportunos de tormentas peligrosas y ele otras condiciones meteorológicas adversas para la protección de la vida y la propiedad. Además, fomentaría la seguridad y eficacia del tráfico aéreo internacional y del transporte marítimo y se facilitaría una ayuda esencial a las naciones en el ordenamiento ele sus recursos hidráulicos y en la producción de alimentos.

Con posterioridad, en su XX Reunión, el Comité Ejecutivo ele la Organización Meteorológica Mundial volvió a revisar las recomendaciones de su Grupo de Trabajo sobre Meteorología Antártica aprobadas en Melbourne, discutiendo nuevamente el asunto ele la designación al sur de los 60° de latitud Sur de Centros Meteorológicos similares a los Centros Meteorológicos Regionales existentes en las seis regiones de la O.M.M.

Para ello se estudiaron las funciones de los Centros Regionales establecidos con motivo del Plan de Vigilancia Mundial a la vez que se tuvieron en cuenta las condiciones especiales del Antártico y el carácter limitado de las funciones que iban a llevar a cabo los Centros allí establecidos.

En consecuencia, el Comité decidió que el nombre de "Centro Meteorológico Regional", tal como es usado en el Plan de Vigilancia Mundial, no era adecuado y que los Centros deberían denominarse "Centros Meteorológicos del Antártico".

Este cambio de denominación fue propuesto por el miembro estadounidense del Comité Ejecutivo, contando con el apoyo de su colega británico, y tendía a establecer una diferencia entre la jerarquía del trabajo que se realiza en la Antártida y la que llevan a cabo los Centros Regionales dentro del Plan de Vigilancia Meteorológica Mundial. Sintéticamente, el hecho que se trató de destacar al anular la denominación fue que no son comparables en importancia siendo sus posibles funciones de mucha menor amplitud.

En efecto, de conformidad con los lineamientos del Plan de Vigilancia Meteorológica Mundial existían tres centros mundiales cuyas sedes serían Washington, Moscú y Melbourne. Por otra parte, la Asociación Regional Sudamericana (Región III) designó a Buenos Aires como Centro Regional comprendiendo la zona bajo su responsabilidad la Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay, islas del Atlántico Sur, parte del Antártico y mares circundantes.

Para objetivizar concretamente las funciones que lleva a cabo un centro regional y ver la diferencia que existe con las tareas que se cumplen en el Antártico diremos que es competencia de Buenos Aires:

1°) Concentración de la información meteorológica de observación y de la información meteorológica elaborada dentro de la zona de responsabilidad (anteriormente señalada).

2°) Intercambio de información meteorológica con los Centros Meteorológicos Mundiales, Centros Meteorológicos Regionales, Centros Regionales de Telecomunicaciones y Centros Meteorológicos Nacionales.

3°) Distribución, dentro de su zona de responsabilidad, por medio de redes punto a punto y por emisiones de radio, de la información meteorológica procedente de su propia zona de responsabilidad y retransmisión de los datos recibidos de los Centros Meteorológicos Mundiales o de los Centros Meteorológicos Regionales o Centros Regionales de Telecomunicaciones.

Aprobado el Plan de Vigilancia Meteorológica Mundial se consideró indispensable contar con varios elementos, que son: el Sistema

Mundial de Observación (SMO); el Sistema Mundial de Preparación de Datos (SMPD) y el Sistema Mundial de Telecomunicaciones (SMT) al que nos referiremos.

La finalidad del SMT, mejorado durante el período 1968-71, será concentrar los datos de observación brutos y distribuirlos a los Centros Meteorológicos Mundiales, Regionales y Nacionales (con inclusión de los Centros Meteorológicos Antárticos) y también distribuir la información preparada resultante a otros Centros Meteorológicos Mundiales, Regionales o Nacionales (con inclusión de los Centros Meteorológicos Antárticos). Durante este período los Miembros de la O.M.M. deben procurar instalar conjuntamente un circuito mundial seguro que conectará entre sí todas las regiones y permitirá intercambiar los datos meteorológicos y la información resultante requerida por los miembros.

Todos estos antecedentes llevaron a que en la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo del Comité Ejecutivo sobre Meteorología Antártica que se reunió en Buenos Aires entre el 17 al 25 de abril de 1969, consideraran los expertos que las recomendaciones aprobadas en Melbourne habían perdido vigencia y que se hacía necesaria su anulación, como efectivamente se hizo.

Por otra parte, la Delegación argentina que participara en la Quinta Reunión Consultiva celebrada en París en 1968, sometió a consideración de las restantes delegaciones y obtuvo la aprobación para realizar en Buenos Aires, en el transcurso de 1969, una segunda reunión de expertos en telecomunicaciones antárticas cuya función principal consistiría en adecuar y actualizar las recomendaciones de los expertos aprobadas en Washington en 1963 (recomendación V-2).

Es bien sabido que la mayor parte del tráfico en las telecomunicaciones antárticas se encuentra al servicio de la meteorología. De allí la importancia que nuestro país asignara a la reunión.

Con tiempo se fueron considerando en un Grupo Asesor en Telecomunicaciones Antárticas (G.A.T.A.), que primero funcionó bajo la jefatura del Director de Electrónica Naval pasando luego al ámbito de la Secretaría de Comunicaciones, los diversos problemas técnicos que habrían de debatirse en la reunión.

Los puntos que habrían de integrar el Programa provisional estaban fijados, en general, en el texto mismo de la Recomendación de París que disponía la reunión. Su circulación entre las Partes Contratantes del Tratado Antártico se realizó por la vía diplomática, ya tradicional para todas las reuniones, como hemos dicho. Se fijó la fecha, de común acuerdo, y el 1° de setiembre de 1969 se iniciaron las deliberaciones que habrían de finalizar el día 12 del mismo mes.

Asistieron once de los doce países signatarios del Tratado (salvo Nueva Zelandia) y participaron a la vez observadores de la Organización Meteorológica Mundial, del Comité Oceanográfico Interguberñamental, del Comité Científico para la Investigación Antártica y de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Todos contribuyeron, con su experiencia y conocimiento de los problemas de las telecomunicaciones antárticas, en la elaboración de las Propuestas.

Se consideraron las dificultades para establecer contactos entre estaciones ubicadas fuera y dentro de la zona auroral, así como los enlaces extraantárticos con la Península Antártica que tuvieran que cruzar esa zona, por ejemplo con Melbourne. Cabe destacar aquí la labor llevada a cabo por el profesor Isaac Mesterman y sus colaboradores del Laboratorio Ionosférico de la Armada quienes, en un minucioso trabajo titulado "Planificación de redes antárticas para telecomunicaciones en ondas decamétricas", recopilaron datos obtenidos durante el desarrollo del Año Geofísico Internacional (mayor actividad solar) y el Año Internacional del Sol Tranquilo (menor actividad solar), demostraron la dificultad de dichos enlaces.

Asimismo, los participantes apreciaron como de gran utilidad que los datos recogidos en la Antártida sean estudiados y procesados en Centros extraantárticos para que, una vez elaborados, sean reintroducidos en la región para su aprovechamiento. Se confirmó lo aprobado por el Grupo de Trabajo de la Organización Meteorológica Mundial, en el sentido de no continuar con los Centros Meteorológicos, reemplazándolos por estaciones nacionales que habrían de recoger los datos de aquellas bases que estimaran conveniente y luego los transmitirían fuera de la región para ser incorporados al Plan de Vigilancia Meteorológica Mundial.

Ello asigna una mayor responsabilidad a la Argentina, ya que en la lista de estaciones nacionales (cinco en total) que concentran la información figura Orcadas. De conformidad con lo dispuesto en la Recomendación de París, por la cual fue convocada, las Propuestas que se elaboraron (nueve en total) serán remitidas por el país sede a las Partes Contratantes del Tratado Antártico pudiendo, cualquiera de ellas, pedir su consideración en una próxima reunión Consultiva.

Lo logrado hasta ahora es sólo una etapa en el mejor conocimiento del Antártico. Será necesario continuar allí el trabajo silencioso y abnegado que llevará a consolidar en la práctica lo que se ha logrado en la teoría. Sólo ese trabajo, continuado y permanente, permitirá que nuestro país sea respetado en el concierto de las naciones antárticas. La etapa de la aventura antártica terminó con el Año Geofísico Internacional. A partir de ese evento sólo la ciencia vale y los países vuelcan

su esfuerzo y capacidad creadora en realizar trabajos en ese aspecto y dentro de la ciencia la meteorología antártica es un elemento fundamental para los estudios meteorológicos en gran escala.

La preponderancia acordada a la investigación como elemento de la Vigilancia Meteorológica Mundial, indica claramente su importancia como parte del programa de actividades meteorológicas en el Antártico. La investigación científica es, naturalmente, una responsabilidad primaria de los Miembros y la función de la Organización Meteorológica Mundial consiste, principalmente, en fomentar la investigación y colaborar en su coordinación.

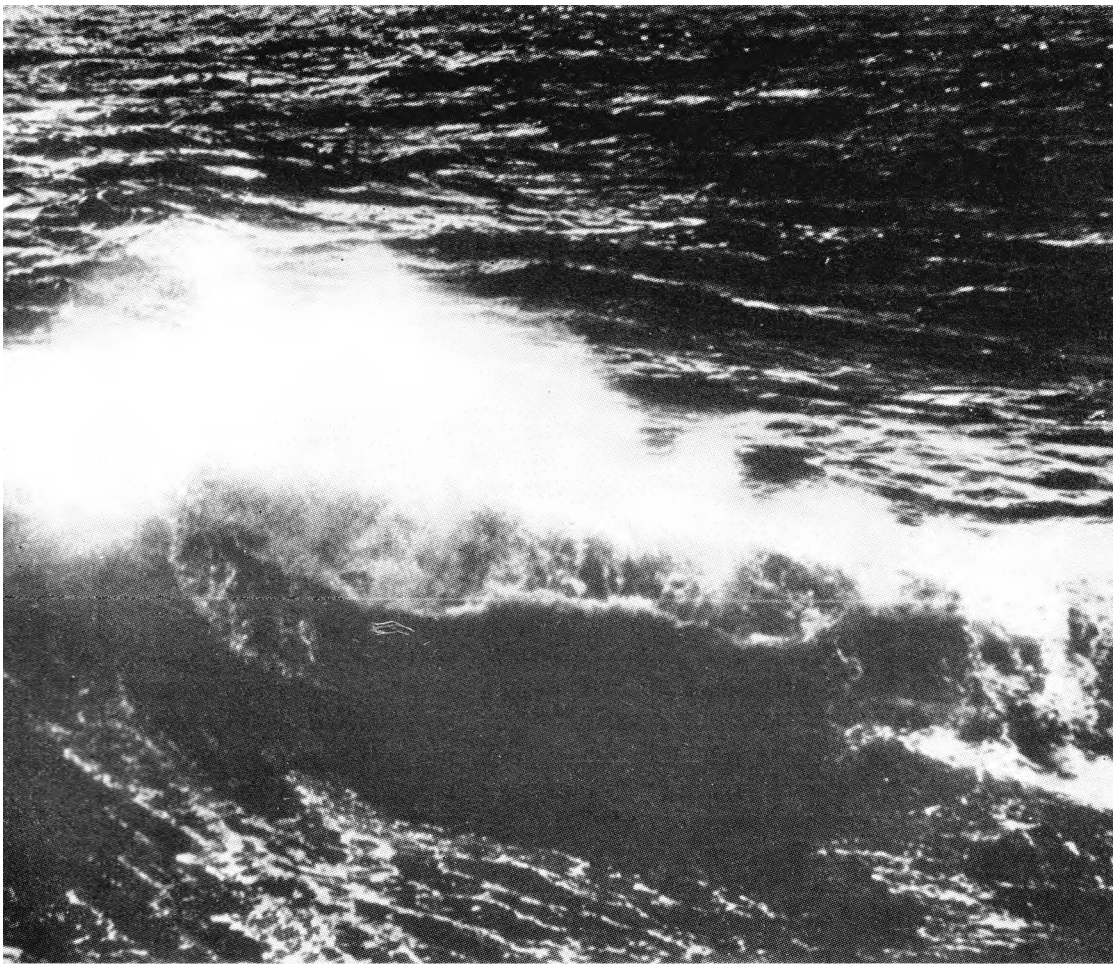
Fácil es imaginar, aun para aquellos que están alejados del problema antártico, la importancia que para el futuro de la región tienen ante sí aquellos organismos técnicos de la Armada, así como el Servicio Meteorológico Nacional. En momentos en que la ruta aérea transantártica está siendo seriamente considerada para ser utilizada en un lapso más o menos breve por compañías comerciales y que cuando ello suceda se necesitarán pronósticos rápidos y eficientes, nuestro país debe asumir la responsabilidad que su trayectoria antártica le ha investido.

Para un país como la Argentina, próxima al Antártico, y con una tradición de 66 años en el quehacer de la región, todo lo que allí se haga debe tener especial significado y uno de los aspectos que no deben descuidarse es precisamente el científico, ya que sus resultados serán, a la postre, el mejor título que el país podrá presentar ante sus pares y que le permitirá seguir gozando del respeto que ha sabido granjearse a costa de innumerables sacrificios, entre los que no deben excluirse las vidas de los pioneros que fallecieron en aquellas lejanas latitudes de la Patria.

Anécdotas Marineras

“GOTAS DE MAR”

Por el capitán de fragata de I. M. EMILIO A. QUIROGA FURQUE



Entre los lugares de concentración de conscriptos que ingresan a la Marina se cuenta con la Guarnición Baterías, desde donde, después de un período de instrucción, son distribuidos en las distintas unidades.

Hace ya muchos años, uno de los guardiamarinas designados en comisión para impartir esta enseñanza preparatoria, observaba una mañana cómo un cabo a sus órdenes daba instrucción de orden cerrado a un grupo de bisoños.

—¡Atención! —decía el cabo—, vamos a practicar giros a pie firme en forma individual. La *izquierda-izquier* se hace apoyando en el suelo el taco del pie izquierdo y la punta del pie derecho y una vez efectuado el giro se lleva este último a unirse con el primero. La *derecha-deré* se efectúa a la inversa, es decir, que la *izquierda-izquier* es la "viciversia" de la *derecha-deré* y, a su vez, la *derecha-deré* es la "viciversia" de la *izquierda-izquier*. En cambio, la media vuelta se hace siempre por la izquierda. ¡Recuerden bien! la media vuelta-izquier no tiene "viciversia"!

≠

Con motivo del fallecimiento de un oficial que prestaba servicios en la Base Naval de Río Santiago, se nombró una comisión para presentar las condolencias a la familia del extinto, en nombre de la Marina. Una vez en la casa de duelo, los oficiales comisionados se aproximaron a la capilla ardiente guardando el más profundo silencio, al cabo del cual uno de los oficiales, dirigiéndose al más graduado le dijo, dando un suspiro:

— ¡No somos nada, señor!

A lo que éste contestó, medio picado:

— ¡Usted no será nada! ¡Yo soy el jefe del arsenal!

≠

A raíz de la falta de casas disponibles en la zona militar de la Base Naval de Puerto Belgrano, gran cantidad de oficiales y personal subalterno estaba radicado en Bahía Blanca. Todas las mañanas, a hora muy temprana, salían de dicha ciudad ómnibus repletos de gente para concurrir a prestar servicios en la base.

En una oportunidad, a mitad de camino, subieron dos señoras, que debieron permanecer paradas. Después de un corto trayecto, al ver que todo el mundo permanecía indiferente y nadie les ofrecía su lugar, una de ellas exclamó con voz airada:

— ¡Por lo visto se han acabado los caballeros!

A lo que un marinero respondió sonriente:

— ¡No, señora: lo que se han acabado son los asientos!

≠

Un caso parecido, pero con distinto desenlace, ocurrió en un tren repleto de cadetes que salían con licencia y que viajaban de Río Santiago a la Capital Federal. Dos señoras alababan la actitud de dos cadetes que sin titubear les habían cedido sus asientos.

— ¡Qué monada de muchachos! ¡Qué bien educados! —no se cansaban de ponderar las agradecidas damas, a lo que uno de los correctos cadetes contestó:

— ¡No, señoras! ¡Lo que pasa es que si nos quedamos sentados, aquel brigadier que está en el fondo del coche nos manda arrestados a la Escuela!

≠

Era una pesada noche de verano. En la vieja Escuela Naval, de Río Santiago, el brigadier de servicio pasaba lista a los cadetes que debían cumplir plantón en el patio cubierto.

Una vez abiertas las filas y separados los castigados entre sí hasta llenar casi el patio, el brigadier se colocó detrás de ellos, vigilando que ninguno se moviera.

No tardaron los mosquitos en hacer sentir su presencia y los cadetes a pedir permiso para tocarse con el propósito de matar a los intrusos insectos, a lo que el brigadier contestaba con un rotundo "¡No!", paseándose entre la fila de los muchachos, que soplaban desesperados para sacarse los mosquitos que se les posaban en la cara.

Después de un largo rato de silencio, que obedecía a la negativa del cuidador, se oyó una voz desesperada que pedía autorización para tocarse. El brigadier, sin contestar, se aproximó al lugar donde estaba parado el cadete y colocándose frente a él, en tono burlón, observándole la cara, le pregunto:

— ¿Dónde quiere tocarse?

— ¡Aquí! —respondió sin titubear el aludido, dándose una fuerte palmada en la cara.

En uno de los tantos viajes de instrucción que efectuó la fragata «Presidente Sarmiento», desempeñaba las funciones de jefe de estudios de los cadetes un capitán que se preocupaba mucho por el aseo personal de los futuros guardiamarinas.

Entre las consignas permanentes que había impartido para cumplir en navegación, existía la de "baños a diario con agua salada". A popa, en toldilla y protegida por unas cencías, todos los días el cabo de mar de guardia conectaba una manguera y en ese baño improvisado debían bañarse los cadetes.

Excepto unos pocos, la mayoría eran reacios a acatar esta disposición, pero no tenían más remedio que obedecer, pues el jefe de estudios, desde su camarote, controlaba la concurrencia de los bañistas por el ruido que producían los zuecos de madera sobre la escala de la camareta de guardiamarinas que da a cubierta y calculaba, por la densidad del mismo, el número aproximado de cadetes que acudía a cumplir con ese menester.

Una mañana ventosa y fría todos se declararon en huelga y ninguno fue a ponerse bajo el chorro de agua salada, pese a los ruegos insistentes del encargado, sobre quien iba a recaer toda la responsabilidad.

En su desesperación se le ocurrió lo que él creyó una idea salvadora: se descalzó y colocándose un par de zuecos en los pies y otro en ambas manos, empezó a subir y bajar rápidamente la escala ya descripta, apoyando en ella pies y manos hasta quedar rendido, convencido de que el capitán quedaría conforme al oír el ruido producido por los zuecos de madera sobre los escalones, acompañado por el que hacía el chorro de agua salada que salía de la manguera, abierta previamente.

Estaba en esta faena en la posición ya descripta, cuando sorpresivamente se hizo presente el jefe de estudios, quien extrañado le preguntó:

— ¿Que está haciendo, cadete?

A lo que éste, desconsolado al ser descubierto, contestó:

— ¡Los cadetes se están bañando, señor!

Demás está decir que el autor de este simulacro, como castigo, fue enviado dos horas a la cofa a "vigilar la proa".

≠

En una peluquería de la calle Florida, con salón de lustrar, cercana al Centro Naval, se entabla el siguiente diálogo entre dos lustradores:

— Ese que acaba de salir es marino: es el capitán Fulano.

— ¡Qué va a ser marino —dice el otro—, si yo hace tres años que le lustro los zapatos todos los días!

En navegación, a bordo de la fragata «Presidente Sarmiento», con nial tiempo, un grupo de cadetes se encuentra ubicado en el centro del buque; uno de ellos, completamente mareado, no pudiendo aguantar más, se arrima a la borda y paga su tributo al mar.

Dos marineros, que ocasionalmente pasaban en ese momento por el lugar, comentaron en forma risueña:

— ¡Qué lástima, son de gamela!

≠

20 de junio. Día de fiesta en la Escuela Naval. Todos vestidos de gala. Los cadetes bisoños van a jurar la bandera. A un lado de la plaza de armas están las familias y amigos del personal militar. Al paso marcial de los cadetes ante la enseña patria, una madre, muy orgullosa, le comenta gozosa a su marido:

—¡Mirá, querido! ¡Todos se han equivocado de paso; el único que lo lleva bien es nuestro hijo!

≠

El transporte «1° de Mayo», al término de cumplir una comisión hidrográfica en el sur, estaba amarrado a uno de los muelles de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Una tarde, a la hora de retirada, el oficial de guardia, dirigiéndose al personal vestido de paseo que estaba diseminado en cubierta, ordenó:

— ¡A formar los locales! ¡A ver, rápido, los casados a formar!

Después de pasar lista con la mirada al reducido grupo, notó entre ellos la presencia del contramaestre, un criollo muy marinero y trabajador, pero amigo de salirse con la suya. Sabiendo que era soltero, le dijo asombrado:

— Contramaestre, ¿cómo es que forma en el pelotón de los casados?

— Y. . . señor teniente. Yo soy soltero, pero voy a bajar a tierra a buscar novia!

≠

Se cuenta de un jefe muy circunspecto, que nunca se sabia si hablaba en serio o en broma, que yendo una vez vestido de civil en un tranvía, acompañado de un oficial, al pasar frente a una iglesia se descubrió

ceremoniosamente, siendo imitado por su subalterno sin hacer éste ningún comentario. Continuaron viaje y al cruzar frente a otra iglesia, el jefe repitió la misma ceremonia; nuevamente el oficial, sin decir palabra, volvió a sacarse el sombrero por respeto a su superior. Pocas cuadras después, éste volvió a repetir la misma maniobra, siendo seguido por su acompañante, aunque un poco fastidiado ya por la insistencia.

El jefe, con la seriedad que siempre lo caracterizaba, dijo sin inmutarse:

—¡Lo embrome: era un colegio!

≠

Un domingo por la tarde correteaban varios chicos por los pasillos del Hotel Puerto Belgrano; ya cansados, se sentaron en el suelo a descansar.

La conversación se hizo general entre ellos y recayó sobre qué carrera seguirían cuando fuesen grandes. Uno decía "Yo seré ingeniero"; otro: "Yo, abogado"; un tercero prefería seguir medicina. Había un gordito que no había dado todavía su opinión al respecto, por lo que sus compañeros le preguntaron:

—Y vos, Bochita, ¿qué carrera vas a seguir cuando seas grande?

A lo que éste contestó sin titubear:

— ¡Capitán de fragata retirado!

≠

Ocurrió en Río de Janeiro, en oportunidad en que el ex crucero «Buenos Aires» había sido destacado para asistir a un aniversario de la fecha patria del Brasil.

El comando designó una comisión de oficiales para asistir a una recepción que la marina del país hermano ofrecía por esta causa. Entre los agraciados para concurrir a esta magnífica fiesta se encontraba un teniente muy serio, correcto, de buena presencia y con buen sentido del humor.

Para mejor comprensión de nuestra historia, hay que aclarar que en esa época el citado oficial estaba radicado en Belgrano, en la calle Obligado 2030, que corrientemente se dice "Obligado veinte treinta".

La reunión transcurrió en un ambiente muy simpático, y los dueños de casa, como siempre, muy obsequiosos, nos colmaron de atenciones... y de copas, reinando al final de la fiesta un gran bullicio y alegría.

Al llegar el momento de la despedida, los marinos brasileños lo hacían efectuando una gran reverencia, diciendo al darnos la mano:

—¡Muito obrigado! ¡Muito obrigado! ¡Milito obrigado!

Con el propósito de retirarnos todos junios los que habíamos venido de a bordo, empecé a buscar a los demás oficiales, cuando en eso divisé al teniente del cuento, que al saludar a varias señoras que se encontraban en el salón, con toda ceremonia indinaba su cuerpo hacia adelante diciendo con toda corrección:

—¡Obligado veinte treinta! ¡Obligado veinte treinta!...

≠

Hace años pasó por la Escuela Naval un profesor de inglés que hablaba muy poco el castellano, situación que algunos cadetes aprovechaban para intercalar palabras inconvenientes cuando pasaban al frente a dar la lección. La risa que provocaba esto en los demás alumnos indicaba al profesor que algo anormal estaba ocurriendo. Anotaba entonces a su manera las palabras dudosas y, previa consulta, hacía castigar al responsable. Por esta razón, como es lógico, se mostraba desconfiado durante la clase.

Cierta vez, los alumnos se propusieron hacerle creer que estaba sordo. Al entrar a clase, el encargado mandó: "¡Firmes!'', pero sin emitir palabra, moviendo solamente los labios. Toda el aula se puso de pie sin hacer el menor ruido. "¡Sentarse!" volvió a simular que decía el encargado, y todos los cadetes tomaron asiento en el más profundo silencio.

El profesor, ya medio preocupado, sin darse cuenta cabal de lo que ocurría, hizo pasar al frente a uno de los alumnos provisto del texto de inglés.

—¡Lea en la página 25, "The family"! —indicó enérgicamente.

El cadete empezó a balbucear sin pronunciar francamente las palabras, moviendo exageradamente los labios: "The father, the mother, the sister. . ."

El profesor observó a toda la clase que atendía al "lector" en silencio, tosió nerviosamente, golpeó varias veces el lápiz contra el escritorio y al oír claramente el ruido que producía éste al chocar, y darse cuenta de la burla de que había sido objeto, sin aguantar más salió presuroso a quejarse a la dirección.

Al poco rato apareció en el aula el brigadier de servicio, desalojó a toda la división y la colocó de plantón hasta la terminación de la hora de clase, "a esperar órdenes". . .

Se quejaba, rengueando, un viejo ingeniero maquinista, de un fuerte dolor en la pierna derecha.

—¡Son los años, señor jefe! ¡Son los años los que traen todos estos achaques! —le comentó un oficial.

—Usted está equivocado —le contestó el jefe—; la pierna derecha tiene la misma edad, y sin embargo nunca me duele.

≠

En la Escuela de Mecánica de la Armada, en la época en que los marineros-alumnos fueron reemplazados por los conscriptos de infantería de marina para cubrir guardia de centinela, el jefe del cuartel dio órdenes precisas, claras y enérgicas para que nadie pudiera entrar a la escuela por el portón que da al edificio de jefes, sin exhibir su cédula de identidad.

Una tarde fría y lluviosa, el centinela del puesto ya señalado no le permitía la entrada a un señor almirante porque éste no encontraba el citado documento.

—¡Vea, conscripto —decía el alto jefe—, soy el almirante Fulano! ¡Todo el mundo me conoce! Comprendo que debe cumplir con su consigna, pero por respeto a mis años no es posible que permita que me moje en esta forma.

—¡Disculpe, señor! —respondió el centinela—, yo no hago más que cumplir con la consigna que me ha dado el cabo de cuarto, de manera que no va a tener más remedio que pasar por la guardia.

El almirante, comprendiendo que era inútil seguir insistiendo, iba ya a dirigirse a la guardia, cuando por fortuna, después de buscar en todos los bolsillos, encontró su cédula, que mostró triunfante al centinela. Éste, después de comprobar la identidad, echó el arma sobre el hombro, hizo el saludo militar y dijo respetuosamente:

—¡Pase, señor almirante!

Al entrevistarse éste con el director, ya pasado el mal momento, lo felicitó por la corrección y disciplina de los infantes de marina, comentándole risueñamente el episodio.

Una vez que el jefe superior se hubo retirado, el director, muy satisfecho por lo ocurrido, llamó al jefe del cuartel, que era a su vez comandante de la compañía de infantería de marina, y lo felicitó por la corrección y energía con que sus centinelas cumplían sus consignas.

—¡Yo le agradezco mucho sus felicitaciones, señor director —dijo sonriente el oficial—, pero si el almirante no hubiera encontrado su cédula, a estas horas yo estaría arrestado en mi camarote!.. .



De la Enseñanza Piscatoria

Anteproyecto de Código de Pesca 1947/49

Por el doctor

ADOLFO D. HOLMBERG

y el ingeniero

GUILLERMO R. AUBONE

Fundamentos

I. —La educación general y profesional de los pescadores, de los obreros de la industria de la pesca y del personal encargado de la aplicación de las leyes naturales y sociales de la pesca, es el elemento esencial del progreso en ese dominio y ella supone la existencia de un cuerpo de profesores y de técnicos especializados, capaces de iniciar a los prácticos en las disciplinas técnicas y científicas del oficio.

Los fines de la organización de la enseñanza piscatoria: formar maestros y dirigentes e instruir a los prácticos, no difieren, por lo tanto, de los generales de organización de la enseñanza en otros dominios de la actividad humana y ni aquélla ni ésta se contentan con meros resultados técnicos y económicos, sino que tienden también hacia fines morales, sociales y políticos.

II. — En el plano económico los resultados de la instrucción piscatoria deberán ser:

1° Levantar el nivel técnico-económico del gremio de pescadores, actualmente muy bajo;

2° Mejorar las condiciones de existencia de los pescadores, permitiéndoles con la ayuda de nuevos conocimientos hacer su industria más remunerativa y su vida en el mar menos dura, y reducir los riesgos personales inherentes a la navegación;

3° Crear una vertebrada tradición pesquera, haciendo de la pesca un provechoso y noble oficio y una digna profesión, ejercida por una clase bien jerarquizada, con plena capacidad y eficiencia.

III. —En el plano moral y político los fines de la instrucción piscatoria han de ser:

1° Contribuir a proyectar el espíritu de la Nación hacia el mar;

2° Formar y educar las poblaciones costeras, mediante las cuales el país desenvolverá su genio en el mar;

3° Elevar el nivel moral y social, actualmente bajo, del gremio de pescadores, heteróclito, analfabeto y primario, venido como al a/ar de otras partes del mundo, con poco arraigo en el país, cuyo idioma desconoce y perturba, despertando en ellos sentimientos que hagan más fácil la convivencia social y gremial y la cooperación en el trabajo.

IV.— La educación piscatoria ha de incluir en sus beneficios tanto a las generaciones jóvenes como a las adultas: para aquéllas, educación; para éstas, reeducación.

Ha de haber, en consecuencia, dos órdenes de establecimientos co-

rrespondientes a dos sistemas educacionales diferentes en sus fines y en sus métodos.

V. — El sistema educacional de la juventud ha de ser completo y total, abarcando tres grados: el primario, de adiestramiento instrumental y artesanal; el medio, de educación integral y profesional; el superior, de capacitación directiva y docente.

La instrucción primaria de pesca es la común, más todas las nociones prácticas y elementales del vivir en las aguas y de las aguas.

La instrucción secundaria es la básica reforzada y completada en todo lo profesional.

La enseñanza superior es la universitaria especializada.

A cada uno de los grados corresponde un título: aprendiz y oficial; maestro; doctor, respectivamente.

VI.— El sistema educacional para adultos comprende dos funciones por igual eminentes y complementarias; actualizar al dirigente industrial; reeducar al pescador.

La primera se explica por sí misma y su objeto es asegurar el constante progreso de la industria, incorporando a la práctica los adelantos de las ciencias que le interesan. La segunda requiere esclarecimientos que destruyan prejuicios.

VIL — Se ha pretendido, y hay quien lo pretende aún, que todo el esfuerzo educativo se concentre y se consagre a la preparación de las nuevas generaciones, excluyendo del beneficio a nuestro pescador adulto. Éste, según sus detractores, es un ser primario, terco, desconfiado, y nada puede hacerse por él ya irremisiblemente sumido en su ignorancia, su atraso y su incivilidad. Quienes así piensan y así hablan convierten un pesimismo de mala información en falsos apotegmas e incurren en un pecado de lesa humanidad.

Era cierto, hasta ayer no más, cuánto de malo de nuestro maripescador se decía; quizás lo sea aún, si bien no ya totalmente; pero él ha sido y es lo que es por virtud de las circunstancias y no pudo ser ni otra cosa ni de otro modo. Oriundo generalmente del luminoso Mediterráneo, tan distinto de nuestro mar abierto, bravio y de horizontes grises, ha vivido en nuestras costas sin arraigo ni contacto verdadero con el país, enquistado en su soledad y en su miseria, sin organización gremial cierta y seria, víctima de un monopolio de hecho ejercido por una mano de acaparadores, quienes, a un mismo tiempo compradores del pescado y vendedores de material, equipos, víveres y hasta de aprovisionamientos familiares, lo esclavizaba y explotaba inmisericordemente. Sucedía además que, proveedores de un reducido mercado de consumo, las luchas entre pescadores y consignatarios no eran nunca competencias selectivas ni obligaban a unos y a otros a mejorar, y siempre se resolvían en

riñas y desalojos como de mafias. Pero las circunstancias han cambiado. La "fiebre del tiburón", que tanto daño causara a la industria maripesquera del país, tuvo en otro aspecto virtudes de revolución, y nuestro pescador ya no es el mismo. Por efecto de la puja entre compradores ha realizado al fin su aspiración justa de "vender en banquina" y, en cierta manera, es hoy dueño del precio. Ha descubierto también al mar en su inmensa extensión útil: que el mar no concluye ahí en sus horizontes visibles, que se extiende lejos, mucho más lejos de las costas; ha descubierto la conserva y la exportación; ha tenido, asimismo, la medida de su inopia técnica y de la insuficiencia de sus medios y de sus recursos. Es un rebelde con poder, sin fuerza todavía; siente la necesidad de mejorar; él mismo, espontáneamente, en su lenguaje oscuro, pide que le enseñen.

Por otra parte, negar que el pescador adulto sea reeducable es ignorar o desconocer la magnífica labor de reedificación de la pesca que han realizado los países monitores de la civilización occidental. Rutinas de siglos han sido abandonadas por los pescadores nordatlánticos, acatando los consejos y dictados de sabios y expertos y las decisiones internacionales que aplican de buena fe. El *Office Scientifique des Pêches Maritimes,* bajo la dirección del eminente Le Danois, ha devuelto a la pesca de Francia su antiguo rango entre las primeras del mundo, que había perdido, y sabios desprendidos de esa renombrada institución están reformando a ojos vistas a los rudos y primitivos maripescadores del Canadá francés. En los Estados Unidos, la pesca de mar, traspasada por el impulso técnico y científico que anima a aquel país, se transforma adelantándose a saltos a ocupar el primer puesto por la sabiduría de los dirigentes y la idoneidad y destreza de los trabajadores. Lo mismo en el Japón.

El secreto del éxito ha sido en todas partes uno y el mismo: definir categóricamente la diferencia esencial entre la educación de la juventud y la reeducación del adulto; no pretender que el adulto abandone su trabajo sustentador y pose en el banco de la escuela como el niño o el adolescente, sino que la escuela vaya donde él está (barco, puerto, fábrica de conserva) a enseñarle sencilla, directa y personalmente, mientras trabaja en el barco o en el taller.

VIII. — Con justa razón la escuela de reeducación de adultos es llamada, en países de alta cultura, "Escuela Superior de Perfeccionamiento de la Pesca".

Anteproyecto de ley

1. — Para atender la educación general y profesional de los pescadores, del personal industrial, del personal encargado de la aplicación de

las leyes científicas y reglamentos técnico-sociales de la pesca, y a la formación del personal directivo y docente, con afectación al régimen financiero de la presente ley, se crean establecimientos especiales ele enseñanza de dos órdenes:

A) De formación y educación de las generaciones jóvenes;

B) De reeducación de los adultos y de perfeccionamiento de la industria;

los cuales, con la excepción de los superiores, que serán universitarios, dependerán de la Dirección de Escuelas de Pesca que también se crea en la Secretaría de Estado de Marina.

2. — El cuerpo docente de las escuelas de pesca gozará de sueldos y beneficios iguales a los de las escuelas nacionales ele otras especialidades..

3. — Los egresados de las escuelas de pesca del país gozarán de los sueldos, salarios mínimos, habilitaciones, jubilaciones, privilegios y beneficios que esta ley y sus reglamentos y los correspondientes estatutos profesionales determinen y fijen; y al cabo del primer año de ejercer un empleo profesional se agregará a su sueldo o salario actual una bonificación del 20 %, salvo que razones de orden moral justifiquen la postergación o la privación del beneficio. Tendrán, asimismo, preferencia para los empleos administrativos.

A — Educación de las generaciones jóvenes

4. — Las escuelas del primer orden serán de tres grados:

a) Primarias, de adiestramiento instrumental y artesanía, que formen aprendices y oficiales de pesca, mecánica e industria;

b) Secundarias, de educación integral y profesional, que formen maestros de pesca, navegación e industrias derivadas y conexas;

c) Superiores, de capacitación directiva, que formen capitanes de pesca, oceanógrafos y limnógrafos.

5. — Para ingresar a las escuelas primarias y secundar as de pesca se requerirá:

a) Ser apto física y psíquicamente para la vida de mar;

b) Haber cumplido 10 y 14 años, respectivamente:

c) Haber aprobado el tercer grado primario y la escuela primaria, respectivamente.

6. — Las escuelas primarias y secundarias de pesca serán de concentración, con régimen de internado o semi-internado, y habrá de ellas una primaria en cada una de las capitanías de pesca, y una secundaria en cada una de las principales capitanías de pesca. Sus cuerpos docentes se constituirán según lo establece el artículo 19 .

7.— La instrucción primaria de pesca empezará con el cuarto grado del ciclo básico común del Consejo Nacional de Educación, cuyo plan de estudios aquélla completará ampliándolo con la enseñanza práctica y elemental del repertorio de materias siguientes:

1° Náutica.
2° Meteorología.
3° Salvamento marítimo.
4° Mecánica.
5° Hidrobiología.
6° Limnología aplicada.
7° Oceanografía aplicada.
8° Procedimientos industriales de conservación y utilización de la pesca.

8.— Los egresados de las escuelas primarias de pesca recibirán el título habilitante de "aprendiz de pesca", y en la misma escuela podrán seguir cursos complementarios de adiestramiento, aprobados los cuales y previo un año de práctica, con embarque y trabajo en fábricas, adquirirán el título habilitante de "oficial de pesca".

9.— La instrucción secundaria de pesca comportará el ciclo básico de instrucción secundaria general, completada en primero y segundo año con un ciclo pre-vocacional, y en tercero, cuarto y quinto año, con un ciclo profesional, que rematará con un sexto año exclusivamente profesional.

10.— La enseñanza pre-vocacional y profesional comprenderá dos años de estudios científicos fundamentales, a saber: matemáticas, física, química, biología y microbiología; y dos años de ciencias aplicadas, a saber: bioquímica, biofísica, meteorología, limnología, oceanografía, ictiología económica, navegación, técnica de pesca, tecnología industrial y económica, doctrinas y organizaciones capitalistas y cooperativas.

11.— Los bachilleres de las escuelas secundarias de pesca recibirán el título de "maestro de pesca", después de haber prestado servicio de un año en la marina de guerra, mercante o pesquera, o haber realizado el crucero de práctica a que se refiere el artículo 18.

12.— Mientras las escuelas de pesca no entren en funcionamiento, durante un período no mayor de cinco años que se considera de transición, la Escuela de Mecánica y la Escuela de Pilotos de la Armada proveerán a la instrucción de mecánicos y pilotos de pesca, respectivamente.

13.— La escuela primaria y la escuela secundaria de pesca serán consideradas terminales, y los egresados de ella con título habilitante podrán inscribirse:

a) Los de la escuela primaria de pesca, en cualesquiera escuelas o colegios de grado secundario del país;

b) Los de la escuela secundaria de pesca, en cualesquiera facultades de las universidades nacionales.

14. — Los alumnos que tengan aprobado el primer grado de la escuela primaria de pesca o el tercer año de la escuela secundaria de pesca podrán, sin otra formalidad que la de la certificación de los estudios hechos, pasar a las escuelas o colegios del ciclo básico común respectivo.

15. — La instrucción universitaria aplicada a la pesca se desenvolverá como sigue: en las facultades de ciencias naturales de las universidades nacionales se crearán institutos de oceanografía y limnología con cátedras de hidrobiología, oceanografía física, limnología física, meteorología e hidrotecnología.

16. — Se concederán becas a los egresados de las facultades de ciencias físicas y naturales y a los oficiales de marina y otros diplomados de las escuelas de marina, para perfeccionar en el extranjero su preparación en hidrobiología, oceanografía y limnología físicas, meteorología e industrias conexas.

17.— Los egresados de las escuelas universitarias de ciencias naturales recibirán el título de doctor en ciencias naturales con especialidad en limnografía y oceanografía.

18.— El gobierno nacional adquirirá un barco-escuela de pesca, el cual realizará anualmente, llevando a los egresados del año de las escuelas de los tres grados, un crucero de estudio y práctica por aguas argentinas y extranjeras que se desarrollará en dos fases:

a) Visitas a pesquerías y establecimientos del extranjero;

b) Prácticas de pescas e investigaciones biológicas y físicas en aguas argentinas.

19.— Con los egresados de los institutos universitarios, de las escuelas de marina y con los becarios a que se refieren los artículos anteriores se formarán los cuerpos docentes de las escuelas de pesca.

20.— Los aspirantes a profesores de las escuelas de pesca deberán someterse a pruebas que demuestren, además de la preparación en la especialidad, capacidad para el ejercicio de la docencia, y cultura general.

21.— Los profesores de las escuelas de pesca en su carácter de tales deberán participar periódicamente en los cruceros del barco-escuela, y cada seis años gozarán de un año de licencia, con goce de sueldo, a fin de que puedan completar y perfeccionar sus conocimientos en el extranjero o en el país.

B) Reeducación de los adultos y perfeccionamiento de la industria

22. — El órgano de la reeducación de los adultos y del perfeccionamiento de la industria será la escuela que, con el nombre de Escuela Superior de Perfeccionamiento de la Pesca, habrá en cada una de las principales capitanías de pesca que esta ley crea.

23. — El personal superior y docente de la escuela estará constituido por doctores en ciencias físicas y naturales, marinos especializados y maestros de pesca, quienes gozarán de los beneficios que establecen los artículos 3 y 21.

24. — Las funciones de la escuela serán:

Docentes, de formación de instructores de pesca;

De consejo técnico y científico, de enlace con el capital y la dirección de la industria;

De mejoramiento profesional, de enlace con el trabajo profesional.

El delegado y el instructor, cuyas funciones se definen más adelante, serán los agentes de enlace con el capital y el trabajo de la industria, respectivamente.

25. — La Escuela Superior formará instructores de pesca.

Los estudios durarán cuatro años y comportarán cursos teóricos y prácticos de matemáticas, física, química como bases de la bioquímica y de la biofísica, hidrobiología, oceanografía y linmografía, meteorología, tecnología, artes de pesca, navegación, mecánica naval, contabilidad, alternando con períodos de práctica en laboratorios tecnológicos, en barcos motoveleros y en fábricas.

26.— Para inscribirse en la Escuela Superior se requerirá tener 18 años y haber cursado la escuela primaria común o de pesca; los egresados de ella podrán seguir carreras universitarias, a condición de completar los estudios secundarios.

27.— La enseñanza será gratuita, pero el alumno se obligará por contrato a prestar servicios en la escuela durante cinco años a contar de la fecha de su egreso de la misma, con dedicación exclusiva y en condiciones y emolumentos que oportunamente se fijarán.

28. — La función de consejo se ejercerá buscando la solución de los problemas que se planteen a la industria pesquera regional y actuando, a pedido de interesados, en barcos y establecimientos industriales mediante delegados cuyo deber será introducir en éstos el conocimiento de los principios científicos, asegurar el progreso de los métodos técnicos y controlar las operaciones industriales.

ESTRUCTURACION DE LA ENSEÑANZA PISCATORIA

EDUCACION DE LA JUVENTUD

REEDUCACION DE LOS ADULTOS

EDAD	GRADO	PRIMARIA
8	1º	Ciclo de instrucción primaria a cargo del Consejo Nacional de Educación o Gobiernos de provincias.
9	2º	
10	3º	En las escuelas de costas marítimas y de ríos:
11	4º	ORIENTACION PISCATORIA

El organismo creado por la ley convendrá la forma para la aplicación de esta orientación.

Pueden ingresar alumnos con el 6º grado aprobado de cualquier escuela.

Pueden seguir el ciclo secundario en los Colegios Nacionales, Escuelas de Comercio, Normales, de Oficios etc.

EDAD	GRADO	ESCUELAS PRIMARIAS DE PESCA
12	5º	De concentración. Régimen de medio internado o internado s/zonas.
13	6º	Terminales respecto al plan del Consejo Nacional de Educación y de orientación en cuanto al organismo creado por la ley.
		TITULO: APRENDIZ DE PESCA

Pueden ingresar alumnos con el ciclo básico común aprobado en Colegios Nacionales, Escuelas de Comercio, Normales de Oficios etc.

Ingreso al trabajo

Los aprendices pueden seguir en la misma escuela dos años complementarios de adiestramiento en el oficio.
Viaje en buque escuela.
TITULO: OFICIAL DE PESCA

Ingreso al trabajo 16 años

EDAD	AÑO	SECUNDARIA
14	1º	Educación integral.
15	2º	Ciclo básico secundario más ciclo prevocacional
16	3º	Ciclo básico secundario común más ciclo profesional.
17	4º	
18	5º	
19	6º	Ciclo profesional
20		Servicio de faño en la Marina o viaje en barco Escuela.
21		
		TITULO: MAESTRO DE PESCA

SUPERIOR

Universidad Institutos de Oceanografía y Limnología
CAPACITACION DIRECTIVA DOCENTE
TITULO: Dr. en CIENCIAS NATURALES especialidad OCEANOGRAFIA y LIMNOLOGIA

Escuela Superior de perfeccionamiento de la Pesca

CUERPO DOCENTE

Profesores: Dr.: en CIENCIAS NATURALES especialidad OCEANOGRAFIA y LIMNOLOGIA
EGRESADOS ESCUELA de MARINA
Auxiliares: MAESTRO DE PESCA

Enseñanza: 5 años.
4 años de estudios escolares,
1 año en barco y fábrica

TITULO: INSTRUCTOR DE PESCA

Enseñanza práctica en barcos y fábricas.

29. — El delegado investirá la representación de la escuela, de cuyo personal superior y docente deberá ser miembro.

30. — De los beneficios debidamente comprobados que los consejos impartidos por la escuela o por su delegado rindan al armador o al industrial privado, durante los primeros cinco años, éste entregará a la escuela el 10 %, que será distribuido en dos tercios para la escuela y un tercio para el delegado.

31. — La función de mejoramiento industrial será ejercida por el instructor de pesca, quien será el agente de enlace de la escuela con el trabajo industrial. Serán deberes del instructor:

Observar el trabajo y corregir sus defectos y errores;

Impartir directamente al personal enseñanzas prácticas que mejoren su rendimiento y la higiene industrial;

Verificar la clasificación del personal y la confección de estadísticas;

Ejecutar las decisiones de la Escuela Superior.

32. — La calificación que de las personas físicas y jurídicas y del personal técnico y obrero determinen delegados e instructores tendrá fuerza legal en las relaciones del capital y del trabajo entre sí y ante el Estado.

33. — Las funciones de la escuela serán consideradas de servicio público y para atender a su sostenimiento las personas físicas y jurídicas de la pesca pagarán una tasa equivalente al 5% de sus ganancias líquidas anuales que se descontará de réditos.

Nota aclaratoria

"b) Iniciar y reforzar programas de educación y capacitación en cuestiones marinas, teniendo en cuenta la estrecha relación que existe entre la ciencia del mar y otras ciencias" (Resolución 2172 (21) aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 6 de diciembre de 1966.)

"El cuerpo de la marina francesa esta hoy en día demasiada esclarecido pura desdeñar nada de cuanto se relaciona con las ciencias y siempre consideramos como deber de los naturalistas rendirles el testimonio público que ellos le deben. La historia natural, especialmente la zoología, quizá se haya enriquecido más a consecuencia de las órdenes impartidas por el Ministerio de Marina y por el celo que los señores oficiales han puesto en la ejecución que por los esfuerzos particulares de alguno de los naturalistas." (GEORGES CUVIER, *Viaje del "Astrolabe", 1826-29.)*

1. — Conserva vigencia y actualidad, no obstante haber sido estudiado y redactado más de veinte años atrás, el anteproyecto de ley sobre *Estructuración de la Enseñanza Piscatoria*, que se publica en este número del Boletín.

2. — De entonces acá, no poco han progresado en la República las ciencias de las aguas, de las aguas marinas y de las continentales.

Devuelto al país (1950) por el Instituto Scripps de California el núcleo de oficiales de nuestra Marina que allá se graduó brillantemente en Oceanografía (1946/50), ha rendido ciento por uno las esperanzas que en él se cifraron: son suyos el ánima renovada de la Hidrografía Naval y el Instituto Antártico Argentino, acreditados intemacionalmente por el volumen, la densidad y la excelencia de sus labores científicas y técnicas; suyas también la dignificación de los cursos universitarios, la promoción de generaciones jóvenes en las ciencias del mar y la progresiva tecnificación de las pesquerías. Su influencia ha sido y es determinante y decisiva.

3.— A la oceanografía —definida como "encrucijada de las ciencias" (Thoulet)— la enseñan hoy —y muy bien— en nivel secundario y en alto nivel, respectivamente, la Escuela Naval Militar y el Instituto Tecnológico Buenos Aires; la Escuela Politécnica Naval prepara en ciencias complementarias y afines a la Oceanografía; la Universidad acusa año tras año el aumento progresivamente acelerado del interés de la juventud estudiosa por la ciencia de las aguas; en Mar del Plata "vive" el Instituto Triuniversitario de Biología Marina, cuyos frutos primeros prometen ya cosechas opimas; la Universidad del Litoral mantiene en Rosario la estación limnológica bajo dirección competentísima; en Necochea funciona cabalmente la cincuentenaria estación de biología marina, dependiente del Museo de Ciencias Naturales de Buenos Aires; en Puerto Deseado da sus primeros pasos una estación de estudios marinos; la Universidad de Bahía Blanca ha organizado el Instituto Oceanográfico del Sur bajo la dirección de un prestigioso marino joven, y adscripto a ella, el Instituto de Estudios Superiores de Trelew cuyo rector y colaboradores civiles y marinos —jóvenes todos ellos— están comprometidos en el quehacer de lanzar a la conquista científica y económica del mar hombres sabios los unos, diestros y eficientes los otros. Además, en materia hidrológica se ha creado —escuela de investigación y alta docencia— el Laboratorio Nacional de Hidráulica, uno dé cuyos objetos es el estudio de la geomorfología de costas litorales. Hay en Mar del Plata una escuela de pesca, el Instituto Tecnológico Pesquero; con base en aquel puerto, un barco de la FAO, el «Cruz del Sur», está ensayando desarrollar un encomiable programa de cruceros periódicos de investigaciones y de docencia práctica. Y antes y después de éste ensayo,

sin duda bienvenido, han estado y están las fructíferas *campañas pesqueras* de Hidrografía Naval, que ya suman catorce. Finalmente, ahora, sumando propaganda al esfuerzo científico y técnico enumerado, la Marina se vincula con la afición piscatoria destinando periódicamente el buque «Guardiamarina Zícari» a torneos de pesca de altura con apreciables efectos, y diarios y revistas difunden noticias e instrucciones, con bastante frecuencia servibles, sobre ingenios, artes, métodos y momentos de pesca en los ríos y en el mar.

4.— Todo ese mucho que ya tenemos nuestro y en funcionamiento es bueno, ponderable, perfectible, promisorio; empero no está aún articulado y coordinado en el sistema integral de enseñanza piscatoria que corresponde; razón es ésta por la cual el anteproyecto de 1947-49 que hoy se publica es oportuno. Es tiempo de llenar vacíos, tender enlaces, alzar escalas. Tarea digna de una activa comisión asesora de pesca o de un CONACYT eficiente.

5.— Tres principios informan el anteproyecto referido, según se ve en el organigrama adjunto: el primero es, desde luego, el clásico de división en tres ciclos, primario, medio y superior; los otros son dos modernos de educación profesional, a saber:

a) De asociación imprescriptible de la instrucción profesional con la general básica, de forma que en cada uno de los tres ciclos, al período de educación profesional anteceda un período de instrucción general básica. En síntesis: formar no un pescador, sino el sustantivo hombre-pescador;

b) De remate de cada uno de los tres ciclos con sendos títulos especializados habilitantes que, al término del ciclo cursado, le permitan al educando decidirse en la opción abierta ante sí, entre pasar al ciclo inmediato superior o egresar a la vida social con la certidumbre de ganarla mediante el desempeño eficiente en el nivel de trabajo elegido, sea el primario de *aprendiz*; sea el medio, de bachiller especializado *maestro de pesca,* sea el más alto; de *instructor de pesca*;

c) ¿Instructor de pesca? La formación de instructores de pesca es, sin duda, el pensamiento más original de H. y A. Responde a la necesidad puesta en evidencia por ellos de educar a los pescadores adultos cuyo estado de atraso pergeñaron en los fundamentos de su anteproyecto de ley. Nadie antes que ellos habló tan seriamente sobre tal problema; nadie después de ellos ha propuesto una solución más razonablemente ajustada a la realidad que ésta suya, de establecer un título superior de educación científica y técnica con la mira de crear un cuerpo de expertos de alta competencia científica, técnica y docente, que vayan a barcos y fábricas a difundir la buena nueva de la técnica servicial y en progreso fundada en la ciencia; instructores que sean de este modo

misionero los agentes más activos del inmediato progreso de nuestra industria pesquera.

Es, pues, pensamiento no envejecido; es pensamiento actual, por cuanto el nivel del gremio ha variado poco en la veintena de años transcurridos.

LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS

LA FRAGATA "LIBERTAD" POR LOS MARES Y PUERTOS DEL MUNDO

Capitán de Corbeta ATILIO M. POLVERINI

Obra recomendada para la publicación por el Jurado del Concurso Literario de homenaje al sesquicentenario de la independencia argentina

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 3.— $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
220 páginas
Tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

Nueva Perspectiva Para Apreciar Un Servicio

Por el capitán de corbeta VENTURA JUAN REVERTER

No son poco frecuentes los casos de oficiales de la Armada que no conocen suficientemente la actuación de la institución en los campos de la investigación y el conocimiento del teatro de operaciones. Aquí se condensa la experiencia del "descubrimiento" del Servicio de Hidrografía Naval por parte de uno de nuestros oficiales y se detallan algunas investigaciones y tareas que ha desarrollado aquel Servicio que, no obstante ser poco conocidas, son de real relevancia en el marco nacional e internacional y colocan a la Armada en un apreciable nivel de eficiencia en este tipo de actividades.

Este trabajo tiene una modesta pretensión: aspira solamente a evitar al lector un error de concepto similar al que he tenido durante muchos años, es decir, transmitirle experiencia.

Mi carrera profesional, por esos azares del destino, estuvo siempre vinculada a las actividades de carácter exclusivamente militar, es decir, destinos en unidades o escuelas en que se enseña o practica el uso de los medios. También, para completar esta monovisión de la Armada, se desarrolló en su mayor parte en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Cuando llegué al Servicio de Hidrografía Naval, me sentí desplazado del corazón de la Armada; pensé que era cuestión de pasar un año en tarcas "civiles", para luego volver a las "operativas", razón de ser y único valor positivo que entendía existía en la Armada.

¡Cuán equivocado estaba en aquellas predicciones!

El trato frecuente con los hombres de jerarquía científica provoca un intercambio mutuo de comprensión, donde el científico capta al marino, y el marino avizora la ciencia aplicada al mar.

Oficiales con preparación universitaria, universitarios propiamente dichos, técnicos y personal subalterno me han ido mostrando día a día lo que representa para ellos y para el país el conocimiento del mar. He visto en todos los niveles lo que es la pasión científica o de investigación llevada a la práctica, a la ejecución o al estudio objetivo. He observado la preocupación en encontrar la comprobación práctica de la teoría; en la localización de la zona investigada; en la ubicación de la línea que cierra la investigación. He comprobado también la llama sagrada de su pasión, al aplicar a su entusiasmo la cuota de sacrificio, físico muchas veces, espiritual otras, pero siempre pensando en el bien de la Armada y del país.

Me he sentido orgulloso de pertenecer al Servicio que encabeza investigaciones científicas en el país, que da pautas técnicas, que contribuye a nivel internacional con el conocimiento de nuestro país y que participa a través de consejos, comités y conferencias con el despegue de la Nación al nivel de desarrollo que le corresponde por su cultura.

Fue así que, con la asimilación de todos estos conceptos, surgió poco a poco en mí un sentimiento de culpa (mezcla de vergüenza e ignorancia) que es menester desalojar. Y así como los psiquiatras hacen tranquilizar a sus pacientes haciéndoles brotar sus complejos del subconsciente, para que ellos no atormenten su conciencia, he creído como método más cómodo de deshacerme del complejo, transferírselo a usted, lector.

Si las preguntas que a continuación leerá o contestará, logran hacerle brotar alguna inquietud, me sentiré satisfecho, pues entonces no tendrá el error que tuve yo hasta el presente.

No obstante, debo hacer una fundamental aclaración: las preguntas o temas tocados no representan todas las actividades desplegadas por el Servicio de Hidrografía Naval, sino sólo algunos temas que a este neófito profesional del mar le han impresionado por ser los que menos conocía, por lo cual no deben sentirse ofendidos los miembros del Servicio cuyas actividades no he mencionado.

I. - Actividades de trascendencia internacional

La Armada debe velar por que la Nación esté representada e intervenga activamente en aquellas actividades internacionales que son de su incumbencia profesional. En nuestro país, joven y en crecimiento, muchas tareas no están aún perfectamente delineadas y es por ello que, aun con el peligro de excedernos en el sentido de responsabilidad, es conveniente la vigilancia atenta e intervención oportuna y correcta en ese sentido, en bien del futuro del país y como contribución a la marcha de su progreso y organización. Ciertos convenios, comisiones, conferencias, etc., que en el sentir del neófito parecieran ser una simple oportunidad de paseo por el extranjero para los delegados, muy por el contrario encierran una insospechada fuente de futuro conocimiento, poder o riqueza para el país. Debo aclarar la palabra "poder" que debe de haber chocado a más de un lector; entiendo como "poder": gravitación internacional, prestigio, influencia y respeto, lo que resume la imagen de un país con pujanza, como debe ser y lo sueña todo argentino.

A continuación detallo algunas de estas tareas internacionales, donde el S.H.N. ha intervenido directa o indirectamente; trataré de demostrar al lector la trascendencia de la actividad, más allá del momento actual y de los gastos que ocasionan, pensando en función del futuro de la Nación Argentina.

a) *¿Debe la Argentina participar activamente en la Comisión Oceanográfica Inter gubernamental (C.O.I.) dependiente de la UNESCO?*

El lector tendrá la respuesta cuando sepa algunos antecedentes: A partir del año 1957 (Año Geofísico Internacional) la investigación oceanográfica pasa a la etapa de las exploraciones cooperativas, las que son decididas por la Mesa Ejecutiva de la C.O.I. a fin de investigar aspectos científicos de mares donde se conjugan intereses de varios países. Como ejemplo de estas tareas podremos mencionar: Investigación Cooperativa del Ecuador (EQUALANT), donde participaron Brasil, Argentina, Francia, Rusia y Estados Unidos; Investigación del KURO-SH1VO, etc.

Constituye una reciente decisión, la Investigación Cooperativa del Océano Austral (Sur de 60° S). Para ello la reunión de planeamientos se reunió en Bruselas en abril de 1970.

Nuestros intereses australes son cuantiosos y consecuentemente la investigación científica en esta zona puede resultar vital para el futuro del país.

Es conveniente destacar que a partir de 1970 nuestro país vuelve a formar parte del Comité Ejecutivo, del cual es uno de los vicepresidentes el señor subdirector de la Dirección de Navegación e Hidrografía de la Armada Brasileña.

No escapará a la perspicacia del lector la importancia que revisten las conclusiones del Grupo de Trabajo, que bajo la férula de la C.O.I., entiende sobre los aspectos jurídicos de los océanos.

Luego de este sucinto resumen, pido al lector conteste la pregunta inicial.

b) ¿Están militarizados los fondos oceánicos?

Alguien debe responder, pero esta vez no es el lector. No obstante debe conocer que la República Argentina fue invitada a mediados del año 1969 a formar parte del Comité de Desarme. En él se tratan variados aspectos, uno de los cuales es la desmilitarización de los fondos oceánicos.

El lector se podrá hacer las siguientes preguntas: ¿Cómo están militarizados? ¿Con qué armas? ¿En qué mares? ¿Quién debe contestar estas preguntas y asesorar específicamente al organismo oficial correspondiente?

Si el lector se hace estas preguntas, comprenderá la importancia del tema y de la investigación profesional correspondiente.

c) ¿Cómo deben utilizarse los fondos oceánicos para los fines pacíficos?

Tal vez esa pregunta fue contestada en febrero de 1970 en Nueva York, en la tercera reunión del "Comité para el Uso Pacífico de los Fondos Oceánicos dentro de la Jurisdicción Actuar" creado por las Naciones Unidas en 1968.

Los intereses en juego por las grandes potencias y la extensión de nuestra plataforma continental y su palpable riqueza, nos alerta sobre la necesidad de que el país esté representado, apoyado por firmes conocimientos y autoridad científica.

d) ¿Conoce usted la existencia del "World Data Center" (Centro Mundial de. Datos)?

Pues bien, existe con centro en Washington y con un duplicado en Moscú. En el se concentran los datos de interés científico de todos los océanos del mundo, tales como: profundidad, temperatura, salinidad, etc., y a él se puede recurrir para obtener datos de cualquier parte del mundo donde hayan investigado países asociados, que son la casi totalidad de los que realizan estas tareas.

e) ¿Son frecuentes las tareas de asesoramiento y consulta con el Ministerio de Relaciones Exteriores sobre problemas de los límites de responsabilidad de la Armada (línea de costa, de máxima profundidad, talweg, líneas equidistantes, etc.)?

Sí, cada vez son más frecuentes, exigiendo gran responsabilidad y fundada y rápida dilucidación.

f) ¿Extraemos algún beneficio de nuestra asociación al "Bureau Hidrográfico Internaciona1"?

Si por beneficios, alguien con crudo materialismo (o ceguera de perspectiva), piensa en equipos, cursos o becas, la respuesta puede ser negativa.

Sin embargo, espero de usted otra opinión cuando sepa que el "Bureau" es la autoridad mundial que regula, uniforma y concentra la actividad internacional sobre el tema. Sin embargo, no tiene autoridad ejecutiva, sino sólo produce recomendaciones que, por razones de conveniencia, son acatadas por la totalidad de los países asociados. Como ejemplo citaré las siguientes actividades del "Bureau": Plan de adecuación de Símbolos Náuticos (entre ellos reducción de la profundidad a metros); normas de precisión internacional; boletín periódico donde se publican actividades hidrográficas, nuevos sistemas de relevamiento en exper mentación (radiolocalización, cálculos, etc.), técnicas hidrográficas de los asociados, equipos nuevos, etc.

El organismo concentra informes de campañas hidrográficas que los países interesados elevan voluntariamente para su divulgación, así como la nueva cartografía desarrollada. Cada asociado puede solicitar al país originador la información necesaria que se haya publicado.

La mesa directiva del "Bureau" es renovada cada cuatro años, cuando se realiza una reunión plenaria y sus miembros son elegidos entre aquellos representantes de mayor prestigio personal en estas actividades. Es interesante saber que el actual tercer presidente representa a un país sudamericano: los Estados Unidos del Brasil.

II.- Servicios que se prestan a la Nación

En estos difíciles momentos en que vive el país, donde el crecimiento y el desarrollo no están nunca al nivel que el espíritu y ambición

de las nuevas generaciones desea, donde todo se discute, se compara y se hace público, donde los que reciben el testimonio reclaman por no haberlo recibido mejor, sin reconocer el trabajo silencioso, metódico y fundamentado de sus predecesores, es entonces por ende que ahora se impone como necesario aprovechar y explotar todas las oportunidades posibles de colaboración y apoyo al crecimiento de la Nación. Ello es por un lado nuestra obligación en las tareas específicas del Arma y por otro, nuestro interés como forma de entrar, de hacerse parte, engranaje del crecimiento del país, donde la Armada debe ser un elemento esencial en las tareas que conciernen a sus funciones específicas o vinculadas a ellas.

Destaco el vocablo "colaboración", que fue usado para dar a entender que todos estos esfuerzos deben ser hechos, no en el sentido de justificar la existencia como Fuerza Armada en sí misma, tema de otra discusión, sino en el sentido de hacerse presente en el país y en el mundo con una imagen creada con el esfuerzo proporcional al beneficio trascendente del mismo. Pues debemos, con pesar, reconocer que vivimos Jas postrimerías del siglo XX y aunque nos repugne, las audiencias o popularidad se califican con "rating", "best-sellers", etc., que son imprescindibles para que el "hombre-masa" se sienta orientado.

A continuación se detallan algunas tareas que ha realizado la Armada al servicio del país y el lector juzgará su importancia.

a) ¿Debe la República Argentina efectuar el estadio de la Convergencia Subtropical, sus fluctuaciones estacionales y campo de movimiento?

Comenzaremos explicando que una "Convergencia", es un fenómeno físico (dinámica marina), por el que dos masas de agua de distintas características fisicoquímicas, pero ambas superficiales, se superponen una sobre otra, en lugar de mezclarse.

En el caso de esta Convergencia, la característica especial es que no se produce en una línea sino en una extensa zona, irregular y meandrosa, donde las aguas frías y ricas de vida de la corriente de las Malvinas (subantártica) se hunde en la corriente de Brasil, caliente y exhausta.

Las consecuencias de este fenómeno son innumerables; ese flúido vitalizador de la corriente fría reanima con sus nutrientes la fauna empobrecida, que concurre atávicamente a contribuir al ciclo biológico.

La temperatura superficial del agua, cambia bruscamente y la radiación sufre variaciones que acarrean consecuencias meteorológicas.

En base a la sucinta información que he presentado al lector y en conocimiento de que no existe aún en el país otra Institución con la capacidad operativa requerida para la tarea y más aún pensando en la

trascendencia que esto tiene para las operaciones aeronavales en el mar de nuestro interés: ¿considera usted que es importante colaborar en el estudio de la convergencia subtropical, a fin de su aprovechamiento integral, sobre todo en la pesca de altura, fuente de una riqueza inconmensurable?

b) Desde el punto de vista oceanográfico, ¿qué diferencia a un pez de un submarino?

Cada vez existe menos diferencia; ahora hasta las formas se han mimetizado.

La única diferencia estriba en que el pez utiliza sus sensores de temperatura del agua, buscando las termoclinas para encontrar su alimento, en cambio el submarino las busca y utiliza para su protección. Por lo tanto, el estudio detallado del mar, en sus variables físicas más importantes (temperatura y salinidad), permitiría determinar simultáneamente los lugares de vida de los peces y las zonas térmicas donde podrían operar submarinos.

¿Opina el lector que este estudio acarrea beneficios para el país y para la Armada?

c) ¿Reemplazará la fotogrametría las largas campañas en el terreno?

No totalmente, es la respuesta. Pero lo hará cada vez más, siendo en este momento necesario sólo algunas poligonales de apoyo de muy escasa extensión con respecto al territorio relevado, cuando es aceptable trabajar con la precisión del Tercer Orden Internacional.

La Armada está preparada y éste es el método utilizado actualmente para los nuevos trabajos hidrográficos, como no podía ser de otra forma, en la época de los relevamientos mediante satélites.

No obstante, para lograr el mantenimiento de los equipos y sobre todo obtener que los escasos técnicos se encuentren en continua actividad, que permita hacer menos onerosa la utilización para tareas específicas y como contribución al desarrollo del país, se ejecutaron y se realizan trabajos para: Consejo Federal de Inversiones (COMAHUE), SE.O.P. (relevamiento de los ríos), S.E.O.P. (relevamiento de puertos), Direcciones Provinciales, etc.

d) ¿Era imprescindible para el país un nuevo Plan Cartográfico, a cargo de la Armada Argentina? ¿Cómo se financia?

Podemos dar los siguientes argumentos, que el lector evaluará:

1. Existencia de cartas en tamaños y escalas completamente fuera

de lugar para las distancias de detección y velocidades actualmente en uso.

2. Gran variedad de formatos, no todos ellos concordantes con los recomendados por el Bureau Hidrográfico Internacional.
3. Símbolos utilizados y profundidades registradas en las cartas fuera de lo recomendado por el Bureau, con el agravante que de acuerdo a disposiciones internacionales las profundidades ya deben estar registradas en metros.
4. Falta de recubrimiento cartográfico en las cartas en uso.
5. Nuevos relevamientos.

Con respecto a la financiación, debemos aclarar que el costo de cada carta sólo paga el valor del papel utilizado, no amortizándose el trabajo cartográfico, hidrográfico, administrativo, ni de reposición correspondiente. Por lo tanto, no se financia, como no se financian los servicios públicos que atiende el Estado.

e) ¿Conoce usted cuáles son los puntos determinantes del Rio de la Plata y ríos interiores, que limiten el calado de los buques que los navegan?

Para el Río de la Plata, los 27 pies en "El Codillo", pues el fondo es tosca que no puede ser dragado por los métodos convencionales.

Para los ríos interiores, la Barra de San Juan, donde el límite es de 24 pies, por las mismas razones.

Debido a ello, el conocimiento instantáneo de la altura del río es de importancia vital para el país. El S.H.N. mantiene la Torre Oyarbide, en proximidades de Punta Indio, con personal permanente para comunicar la altura del río e instalará próximamente un mareógrafo y transmisor automático.

f) El problema de la Punta Bauzá de la Isla Martín García ¿puede repetirse?

No sólo puede repetirse en otra zona debido al cambio de depósitos aluvionales, acarreando modificaciones profundas de la geografía y consecuentemente de los límites, sino que la posible explotación petrolera hace que este problema requiera una permanente atención y un continuo análisis de la sedimentación y estudios de la vasta campaña del Río de la Plata de los años 1964/68.

g) ¿Disponemos actualmente de algún puerto de aguas profundas?

No dispone el país de ningún puerto para los grandes graneleros o modernos mercantes que hacen económico el transporte. El puerto que permite la entrada de buques de mayor calado es el de Bahía Blanca;

no obstante, este puerto sufre las consecuencias, como el de Buenos Aires, de la existencia de un largo canal con bancos en continuo movimiento.

Recién este año se ha podido hacer en la ría de Bahía Blanca el estudio completo de profundidades, corrientes y sedimentos, con la precisión necesaria que permita servir de base para el análisis posterior.

Es decir, debemos asesorar cómo curar la arteroesclerosis de los canales portuarios del país y no permitir que se siga sacando fango del canal para luego depositarlo a barlocorriente.

h) ¿Son precisas las cartas que edita el S.H.N.?

La Armada apoya sus trabajos hidrográficos en la red geodésica del Instituto Geográfico Militar y a partir de allí trabaja con la precisión de Tercer Orden Internacional. No obstante, en el litoral patagónico, al Sur del río Negro, el LG.M. no ha completado sus trabajos y por ende últimamente han debido realizarse con el objeto de mejorar la precisión de nuestra cartografía, poligonales telurométricas y poligonales de apoyo para relevamientos aerofotográficos, que han permitido comprobar errores de hasta 200 metros en la línea de playas, para no mencionar los 150 metros de error en la ubicación de nuestra conocida Torre de Señales de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Resumiendo, equipos y técnicas modernas aumentan la precisión, pero exigen dedicación, estudio y dinero.

i) PROMOTOR: CABO TRES PUNTAS (imaginario).
DESTINATARIO: S. H. N.
TEXTO: CANAL ACCESO PUERTO SAN JULIÁN CERRADO CMM.
RECOMIENDO ACCESO NORTE.

Este mensaje, gracias a Dios, nunca se recibió, pero se estuvo muy próximo a ello, luego de inconvenientes manifestados por prácticos y comandantes.

La mayoría de nuestros puertos del Sur, por diferentes razones, sufre las mismas consecuencias que los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires; y es la Armada quien con gran esfuerzo y riesgo material y personal, debe efectuar las mediciones y prevenir al navegante. En el año 1969 se han realizado las campañas batimétricas correspondientes en San Julián y Río Gallegos.

j) ¿Que organismo es el responsable del relevamiento de lagos y ríos?

El autor no ha podido encontrar las disposiciones reglamentarias correspondientes, pero no obstante, como ha pasado con los ríos Paraná (cuenca), Santa Cruz y Negro, y pasará ahora con el lago Nahuel

Huapí, la Armada ha sido llamada a colaborar, a fin de efectuar la batimetría completa con el objeto de mejorar la navegación interna, donde los accidentes han sido frecuentes.

k) ¿Sabe usted en base a qué información científica realizó el país el llamado a licitación para la exploración de determinadas áreas de mar a fin de localizar petróleo?

Tengo el orgullo de informarle que en 1957 la Armada inició la investigación geofísica-geológica de la corteza terrestre que yace bajo nuestra extensa plataforma continental.

Esto se realiza, entre otros métodos, mediante el sistema de refracción sísmica, consistente en investigar la estratificación de los distintos mantos geológicos en base a la velocidad de propagación de ondas sonoras, cuya fuente inicial de energía son explosiones controladas.

De las pacientes campañas realizadas por los buques del S.H.N. y de éstos con algunos de la Universidad de Columbia (USA) y del estudio, análisis e investigación, se llegó a determinar la ubicación de las zonas sedimentarias, llamadas cuencas en: proximidades de San Antonio (cuenca del río Salado); El Rincón (cuenca del Colorado) y golfo de San Jorge; estas zonas, de acuerdo con el conocimiento que se tiene sobre el tema, son potenciales fuentes de petróleo.

Resumiendo, tenemos un caso concreto de cómo una investigación científica pura, que la Armada debe realizar por ser de su responsabilidad la investigación de la plataforma continental, se transforma en una información industrial o comercial de vital importancia para el país.

l) ¿Cuál es el conocimiento que tenemos de la geología de nuestros fondos oceánicos?

La combinación de métodos sísmicos, magnéticos y gravimétricos, ha permitido en sucesivas campañas y exploraciones, obtener información. Sin embargo, esta información no es completa ni suficiente. Cuando se complete, tal vez pueda obtenerse la certeza de que las premoniciones de nuestros científicos, sobre existencia de minerales de gran valor o nuevos yacimientos en la plataforma, puedan ser una realidad.

m) ¿Podrán algún día las naves aéreas o marítimas navegar con el auxilio de cartas magnéticas o gravimétricas?

La década del 60 ha agotado nuestra posibilidad de asombro, por lo que nadie puede extrañarse y ya hay estudios al respecto que permiten anunciar que, mediante el perfecto conocimiento de la realidad geomagnética, podremos navegar con mayor seguridad y precisión.

Pero no sólo miremos el aeromagnetismo desarrollado por la Armada dentro del nivel del futuro utópico; a partir del convenio sus-

crpito entre YPF y el S.H.N., la exploración geofísica cobra un gran impulso y, entre ellas, la contribución aeromagnética por la especialización técnica que requiere, coloca a la Argentina a la vanguardia dentro del Hemisferio.

n) ¿Conoce usted las dificultades que tuvieron los primeros astronautas que pisaron el suelo selenita (Apolo XI), en el vuelo en órbita lunar, motivadas por las distintas densidades de la corteza de la Luna, lo que trae aparejada distinta atracción gravitatoria?

Ello era un fenómeno bien conocido para la NASA, en las órbitas terrestres; y más aún, este conocimiento de las perturbaciones de las órbitas sirvió como un elemento más de juicio para el cálculo del aplanamiento de nuestro planeta.

Esta pregunta sólo pretende alertar al lector sobre el tema de la gravedad, tema que alienta nuevas preocupaciones científicas, sobre todo para aquellos que basan su profesión en la navegación. Es decir, concretamente, es necesario tener en cuenta el campo gravitacional en la fijación de los puntos astronómicos de posición geodésica, pues la composición de las diversas masas terrestres ha inducido a errores en la determinación de la verticalidad.

o) ¿Sabia usted que las propiedades de las órbitas de los protones sirven para la medición del campo magnético?

Los protones del hidrógeno del agua tienen una relación giromagnética que se conoce con una precisión de uno a un millón.

Este conocimiento y una depurada técnica han permitido construir en el S.H.N. un magnetómetro de precesión nuclear utilizado en sus levantamientos aeromagnéticos y marinos, y que constituye una avanzada de la ciencia, colocando a la Argentina a la cabeza de los países que realizan estos trabajos.

Reflexiones finales

Cuando sean leídas estas líneas por usted, tal vez algún lector se preguntará por qué no se hace mención de la destacada actuación de la Armada en servicios de carácter nacional, como son los de Seguridad y Apoyo a la Navegación, Servicio de la Hora, Meteorología, etc.; pero como fue aclarado en el introito, sólo pretendo destacar aspectos menos conocidos por los oficiales, menos espectaculares, pero no por ello menos importantes.

Tal vez extrañe a usted que no se hagan preguntas con respecto a las actividades específicas del Servicio para la Armada. Ello no se

hace porque no existe actividad alguna que afecte al S.H.N., que no tenga directa o indirectamente su razón de ser en la actividad profesional.

El conocimiento del teatro de operaciones, en sus múltiples aspectos del mar polifacético, de sus costas y de su meteorología, es tan esencial para el marino de hoy como lo fue para el del siglo pasado.

Pero ese conocimiento del mar, debe ser cada día más profundo. Las armas y técnicas, cada día más perfeccionadas, requieren un mayor y mejor conocimiento del medio en que se utilizan y es entonces la ciencia, es decir, el hombre que investiga, que adquiere importancia trascendental. Es un hecho comprobado que la mejor inversión para un país en desarrollo es la investigación.

Esa investigación del mar y sus costas, ese trabajo paciente de estudio aquí y en el extranjero, esa formación de técnicos, científicos y conciencia, redituará positivamente y con altos dividendos en la Marina del futuro, que ya se avizora.

En todas las investigaciones que realiza el S.H.N., ya sea para cumplir compromisos internacionales, nacionales o particulares, existe siempre el objetivo fundamental de obtener información para el conocimiento del teatro de operaciones, o de efectuar la investigación que se estime o perciba como de futuro interés operativo.

Por último, quiero dejar constancia que las opiniones aquí vertidas son propias del autor y no representan la opinión del S.H.N.

Notas Profesionales

NACIONALES

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR

La Dirección de la Escuela Naval Militar de Río Santiago informa que se halla abierta la inscripción para el ingreso a ese instituto de formación de la Armada, a los jóvenes argentinos que tengan el cuarto año de estudios secundarios aprobado y se hallen comprendidos entre los 16 y 20 años de edad. Asimismo, hace saber a aquellos estudiantes que posean el título de Perito Mercantil y que están comprendidos entre los 17 y 23 años de edad, que también se encuentra abierta la inscripción para el ingreso en el Cuerpo de Intendencia.

Para más datos los interesados podrán dirigirse personalmente o por correspondencia al Jefe de Ingreso, Escuela Naval Militar, Río Santiago, F.C. G. Roca o a la Delegación Naval Buenos Aires, calle Salta 460, Capital, teléfono 38-9937.

VISITA DE UNIDADES NAVALES ALEMANAS

El 4 de mayo llegó al puerto de Buenos Aires una escuadrilla compuesta por las fragatas «Emden» y «Köln» y el buque de reabastecimiento «Dithmarschen».

Por vez primera desde la última guerra visitaron nuestro país unidades activas de la Marina de Guerra de Alemania, ya que las visitas anteriores de naves de esa nacionalidad fueron efectuadas por buques-escucla utilizados para adiestramiento de personal. Asimismo, la presente navegación de esas naves hasta nuestras costas sirvió para demostrar la excelente construcción de las mismas y su capacidad de adaptación a las particularidades del mar a distintas latitudes, ya que han sido construidas especialmente para operar en los mares Báltico y del Norte.

Dicha escuadrilla realizó posteriormente un ejercicio conjunto con un grupo de tareas de la Armada Argentina, así como también una visita a la Base Naval Puerto Belgrano.

Durante su estada en Buenos Aires, que se prolongó hasta el 18 de mayo, los marinos visitantes desarrollaron un extenso programa de actividades y fueron objeto de diversos agasajos por las autoridades navales argentinas y la colectividad alemana.

ACONTECIMIENTO ASTRONÓMICO

El 9 de mayo se produjo un fenómeno solar, no observable a simple vista, consistente en el tránsito del planeta Mercurio frente al disco del Sol.

Tuvo una duración de casi 9 horas, comenzando a las 01.20 y finalizando a las 09.15, es decir 01.41 después de la salida del Sol para la ciudad de Buenos Aires y alrededores. En este reducido lapso sólo podían observarse aquí los denominados "tercer y cuarto contactos", correspondientes al momento en que el disco de Mercurio se encuentra tangente al borde del Sol en correspondencia con sus bordes interno y externo. En el instante del egreso, Mercurio formaba un ángulo de posición sobre el borde solar de 248° aproximadamente, contados a partir del Norte del limbo del Sol en el sentido NE.

El registro preciso de este fenómeno proporciona un dato de inestimable valor para la verificación del corrimiento del perihelio de la órbita de Mercurio, cuyo valor puede determinarse a priori por aplicación de la mecánica celeste de la Teoría de la Relatividad.

Además, suministra una posibilidad de evaluación de parte de las irregularidades de la rotación terrestre, en especial la relacionada con la determinación del tiempo de efemérides.

Por tal motivo, astrónomos del Observatorio Naval dependiente del Servicio de Hidrografía Naval y del Observatorio Astronómico de La Plata y técnicos del Departamento de Cinematografía de la Universidad Nacional de La Plata registraron mediante técnicas fotográficas adecuadas, los ya mencionados "tercer y cuarto contacto", del egreso de Mercurio del disco solar. Con ese fin utilizaron el anteojo de observación de la Estación Cenital Punta Indio instalada en la Base Aeronaval del mismo nombre, que es operada por ambos Observatorios desde su inauguración en 1968.

Los registros obtenidos, una vez elaborados, serán remitidos a los organismos internacionales de estudios astronómicos a los que están afiliados los Observatorios Naval y de La Plata.

En el presente siglo se han producido y se producirán los siguientes tránsitos de Mercurio frente al disco solar: 12-11-1907; 6-11-1914; 7-5-1924; 8-11-1927; 10-5-1937; 12-11-1940; 13-11-1953; 6-11-1960; 9-5-1970; 9-11-1973; 12-11-1986; 24-11-1999.

NUEVO JEFE DEL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES DE LA SECRETARÍA GENERAL NAVAL

El 6 de mayo asumió la Jefatura del Departamento de Estudios Históricos Navales, dependiente de la Secretaría General Naval, nuestro colaborador el capitán de navío D. Laurio H. Destéfani.

Dicho oficial superior sucede en ese cargo al capitán de navío contador (R.S.) D. Humberto F. Burzio, quien continuará prestando servicios en el Comando en Jefe de la Armada dedicándose con exclusividad a tareas de la especialidad.

TRAE NOTICIAS POSITIVAS DE LAS ISLAS MALVINAS EL SEÑOR JUAN CARLOS MORENO

En el Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas, Sarmiento 1334, que preside el doctor Alfredo Díaz de Molina, y con la asistencia de la mayoría de los miembros de número y numerosa concurrencia, disertó el 19 de abril nuestro colaborador[1] el profesor Juan Carlos Moreno acerca de su reciente viaje a las Islas Malvinas, después de 33 años de haber realizado el primero. Declaró el viajero que notó cambios muy apreciables en la fisonomía insular y en el ánimo de sus habitantes, que considera positivos para la reintegración de aquel territorio a la Argentina.

El señor Moreno viajó con su esposa y permaneció tres semanas en el archipiélago. Su propósito fue el de conversar con las autoridades y los pobladores respecto de la apertura de comunicaciones. Distribuyó entre los habitantes diarios, revistas, libros y discos argentinos, y visitó varios puertos del interior, entre éstos Nuestra Señora de la Soledad, donde estuvo el gobierno argentino hasta 1833. Ocasionalmente se hallaba en Puerto Stanley el embajador británico en Buenos Aires, señor Michael Hadow, y el gobernador inglés, señor Cosmo Haskard, con quienes tuvo oportunidad de conversar. Mantuvo tam-

[1] Véase el N° 678, pág. 43, del Boletín.

bién diálogos con estancieros y trabajadores sobre nuestras reclamaciones y el deseo de establecer comunicaciones por ambas partes.

Manifestó el conferenciante que fue atendido con deferencia por ingleses y nativos, y que encontró a Puerto Stanley en mejores condiciones edilicias que en 1937, a pesar de la declinación económica insular. La avenida costera y las calles principales están pavimentadas de cemento. Los muelles han sido ampliados, de modo que los barcos pueden atracar junto a ellos, sin hacer uso de lanchas, como ocurría antes. Hay mayor cantidad de árboles, sobre todo pinos y cipreses macrocarpas, que soportan bien el bajo clima y los fuertes vientos australes. La mayoría de las viviendas poseen huertas aledañas, que producen legumbres para el sustento familiar, y algunos pobladores han podido obtener tomates y pepinos en invernáculos mantenidos con calefacción artificial de turba, el principal combustible local. Llamóle la atención ver en el conservatorio vegetal del señor Keth Luxton un pequeño arrayán y un ceibo florecido.

Entre las nuevas instalaciones figuran el matadero, el edificio de obras sanitarias y una planta internacional rastreadora de satélites. Puerto Stanley se comunica por radiotelégrafo y radioteléfono con el mundo exterior, y la red telefónica insular cuenta con más de trescientos abonados, que pueden conectarse con los establecimientos del interior, con el faro del cabo Pembroke y con los islotes habitados. Hay varios aficionados que se comunican con Europa y América, incluso con la Argentina continental, donde no son pocos los radioaficionados. En las islas se escuchan transmisiones radiales de Gran Bretaña, de Buenos Aires, de Comodoro Rivadavia, de Trelew y de Río Gallegos.

Otra novedad observada por el viajero fue el gran número de personas que habla castellano, británicos y malvinenses, y el interés que existe por aprenderlo, lo cual le dio la impresión de que los habitantes se estuvieran preparando para el futuro cambio que están viendo acercarse cada día más.

También le llamó la atención advertir que los funcionarios y los residentes ingleses ya no niegan los derechos argentinos sobre el archipiélago, como antes sucedía, sino que se hallan en una disposición favorable a la apertura de comunicaciones con miras a la consiguiente e inevitable transferencia. En cuanto a los malvinenses nativos, halló entre éstos dos clases: un sector, el favorecido económicamente, que no desea la incorporación a la Argentina, por temor de perder su nacionalidad y sus intereses y tener que prestar el servicio militar; y el de la clase más modesta, que constituye la mayoría de la población, que está mejor dispuesta, por resignación, por conveniencia o por convicción, a acatar lo que se determine, de acuerdo con lo mandado por

las Naciones Unidas, de resolver la cuestión en forma pacífica y sin demora.

Según opinión del señor Moreno, no habría mayores dificultades en el traspaso, siempre que el gobierno argentino respete los bienes y las costumbres de los malvinenses, y les asegure bienestar social, asistencia médica y educación superior a la que ahora tiene. Aunque el viaje y las conversaciones mantenidas por el profesor Juan Carlos Moreno tuvieron un carácter privado, pues iba en representación del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas, declaró que existe el propósito de abrir pronto las comunicaciones con las Islas Malvinas, para establecer un intercambio comercial, cultural, deportivo y turístico, a fin de que se pueda viajar por ambas partes, sin trabas de ninguna clase, con el propósito de lograr un mejor conocimiento recíproco y un tratamiento fraternal que eliminen, en el más breve plazo, todos los recelos que pudieran existir para la incorporación administrativa del archipiélago a la Argentina.

UNA TORRE PARA LA ARGENTINA

Acaba de ser construida en Inglaterra y pronto será sometida a un programa de pruebas, la primera torre de celosía, arriostrada, destinada a un proyecto hidroeléctrico argentino. Se trata de la primera torre de este tipo producida por la British Insulated Callender's Cables en virtud de un contrato por valor de 22 millones de libras esterlinas, concluido entre la Hidroeléctrica Norpatagónica S.A. (Hidronor), de la Argentina, y el Anglo-Argentinian Power Construction Consortium, del que aquella firma forma parte. La estructura de la torre fue proyectada por la BIC Construction Co., integrante también del consorcio.

El contrato contempla la construcción de dos líneas de 500 kV de un solo circuito, cada una de 1.100 km de largo, que correrán paralelas desde la central eléctrica de El Chocón, provincia de Neuquén, hasta una ciudad suburbana al Oeste de Buenos Aires. La torre terminada mide cerca de 40 m de alto y la envergadura total de sus brazos es de 35 m. Se trata de una de las estructuras más grandes de este tipo que se hayan construido en la planta de ensayos de la citada firma británica.

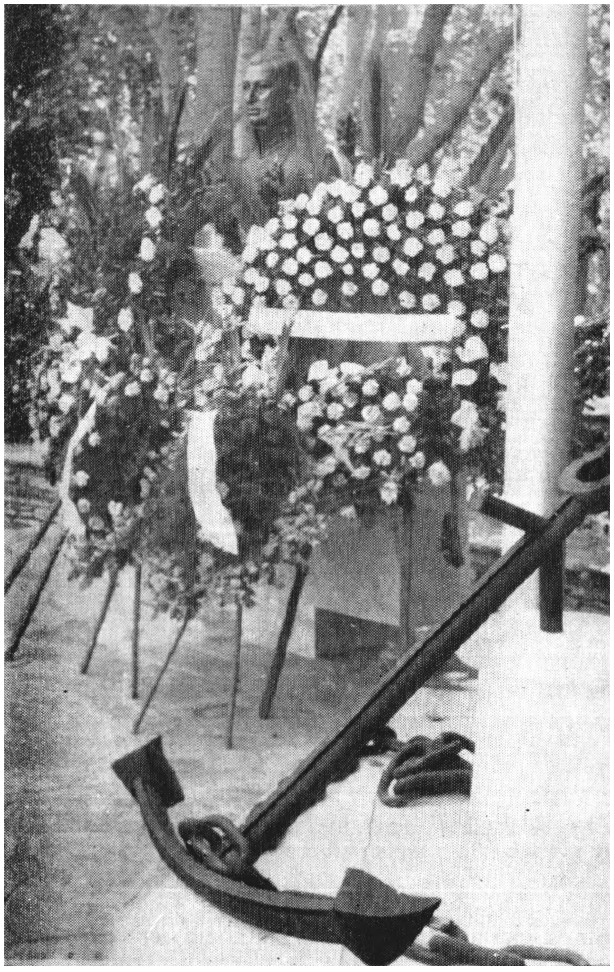
En virtud del mencionado contrato se proveerán a Hidronor 5.020 torres de este tipo, además de las torres autosoportadas que requiera la línea.

En este proyecto interviene como firma de ingenieros consultivos la compañía británica Sir Alexander Gibb and Partners, en asociación con la Merz and McLellan.

HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN EN SAN JUAN

Por iniciativa de nuestro consocio el vicealmirante D. Miguel Angel Pedrozo, sanjuanino y residente en la capital de su provincia natal, se constituyó en ella el año pasado una filial del Instituto Browniano, la que apenas organizada tomó a su cargo la tarea de difundir el conocimiento de la Armada Argentina y su papel en las luchas por la Independencia, entre el pueblo de la tierra de Sarmiento.

Esa acción dio prontamente sus frutos. Plenamente comprendida por las autoridades locales que le dieron todo su apoyo, ya en abril



La pieza escultórica inaugurada

del corriente año un decreto del intendente municipal de San Juan designaba con el nombre del Gran Almirante a una plaza de la ciudad, fijándose para su consagración la fecha del 17 de mayo, día de la Armada Argentina-

La ceremonia se efectuó con un brillo pocas veces visto en la mediterránea capital. Asistió el gobernador de la provincia, sus ministros, autoridades civiles, militares y eclesiásticas, entidades sociales y culturales, y una delegación de cadetes del Liceo Naval Almirante Brown, enviada como adhesión por la Dirección del Instituto a la inauguración del busto de su héroe epónimo.

La fotografía muestra la pieza escultórica inaugurada, a cuyo lado parece montar guardia un ancla de la época, al pie del mástil donde se izará la bandera nacional los días de festividades patrias.

NUEVOS DESTRUCTORES

A mediados de mayo la Armada Argentina ha encargado a astilleros ingleses la construcción de dos destructores del tipo «*Sheffield*» a un costo total de 30 millones de libras esterlinas.

Uno de estos buques será construido por Vickers y el segundo se hará en la Argentina con aporte de material de procedencia británica.

LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA

UN MARINO INMORTAL

HEBE BOYER



Segundo premio del Concurso Literario de homenaje al sesquicentenario de la independencia argentina

Presentación:
Papel obra de 1ª
206 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 4.— $ Ley 18.188.



PASCUAL M. GRECO

Capitán de Corbeta

Falleció el 16 de diciembre de 1969

El capitán de corbeta Pascual M. Greco ingresó en la Armada el 1° de mayo de 1915 como aprendiz de la Escuela de Mecánica, y pasó como aspirante a la Escuela Naval el 7 de febrero de 1918. Egresó como ingeniero maquinista de tercera el 22 de diciembre de 1922.

Como retirado en servicio ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1953.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «San Martín», «Buenos Aires», «A.5», «A.7», «Ministro Ezcurra», «Guardia Nacional», «Alférez Mackinlay», «Garibaldi», «Rivadavia», Arsenal Naval Buenos Aires, Comisión Naval en Europa, «25 de Mayo», «Alte. Brown», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Cervantes», «Jujuy» y Base Naval Puerto Belgrano.

Como retirado en actividad prestó servicios en la Dirección General del Personal.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta Nelson Raúl Castro, en nombre de la Armada Nacional

Sumamente doloroso me resulta tener que cumplir con la triste misión de despedir los restos de quien fue en vida el capitán de corbeta Pascual M. Greco. Harto difícil resulta hacer frente a la realidad cuando, como en este caso, debemos aceptar como irreparable la pérdida de un miembro de la Armada Argentina que supo, con sus brillantes condiciones personales y profesionales, trazar una trayectoria digna en el servicio naval.

Quienes lo liemos conocido hemos podido valorar en toda su magnitud la riqueza de una personalidad que irradiaba una contagiosa actividad y una abierta y sincera simpatía, con las cuales ganó el profundo aprecio de sus superiores y subordinados.

Su clara inteligencia y justo raciocinio fueron cualidades sobresalientes en la faz del servicio, que hicieron necesario su concurso aún después de haber pasado a situación de retiro, para que asumiera una de las tareas de mayor responsabilidad, como es la de impartir justicia desde su estrado de juez de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Su cariño por la institución, y por ende al país, lo forjó al concepto de anteponer las obligaciones de la vida militar a los eventuales intereses de la vida privada sin evaluar riesgos, sacrificios y vicisitudes, escollos que superó por la cabal formación naval a través de tantos años de servicio.

Su acción fecunda y constructiva la cumplió con éxito porque supo obrar con energía, aplicando sus destacadas dotes ejecutivas y acertado criterio en todos sus actos. Su nombre ha quedado grabado para siempre en nuestros corazones. Hoy estamos aquí, junto a sus familiares, los integrantes de la Institución —su querida Marina— para acompañarlo hasta su última morada y decirle que su paso por la Armada ha dejado un recuerdo que será muy difícil borrar y olvidar.

En nombre de la Armada Argentina, pedimos al Altísimo reciba el alma del capitán de corbeta Pascual Manuel Greco y le dé el premio con que corona a los justos.



SALUSTIANO MEDIAVILLA

Capitán de Navío

Falleció el 27 de febrero de 1970

Ingresó en la Armada Argentina el 16 de febrero de 1923, como cadete de la Escuela Naval Militar.

Asciende al grado de guardiamarina el 27 de noviembre de 1930, desempeñándose en A.R.A. «Belgrano», «M 8», 3ª Región Naval, 1ª Región Naval.

Ascendió a teniente de corbeta el 31 de marzo de 1933 y pasa a prestar servicios en la 3ª Región Naval.

El 6 de setiembre de 1935 asciende a teniente de fragata y presta servicios en: Escuadrilla Aérea de Defensa del Río de la Plata, Servicio de Aviación Naval, Base Naval Punta Indio, Escuadrilla Aérea de Defensa de Puerto Belgrano.

Ascendió a teniente de navío el 31 de diciembre de 1937, desempeñándose en: Escuadrilla Aérea N° 3, Escuadrilla Aérea de Defensa de Puerto Belgrano, Escuela de Aviación Naval, Escuadrilla de Patrulleros, Escuela de Aviación, Escuadrilla de Bombarderos.

Al grado de capitán de corbeta asciende el 31 de diciembre de 1943, desempeñándose en: D. G. Av. Naval, Fuerza Aérea Zona del Plata, Escuadrilla Aérea N° 2, Comisión Naval en Europa.

Ascendió al grado de capitán de fragata el 31 de diciembre de 1947, pasando a desempeñarse en: Escuadrilla Aeronaval N° 3, Escuela de Guerra Naval,. Fuerza Aérea Zona del Plata y Estado Mayor de la Flota de Mar.

El 31 de diciembre de 1951 asciende a capitán de navío, pasando a desempeñarse en: Dirección General Administrativa, Base Naval Río Santiago y Dirección General de Personal Naval.

Hace efectivo su retiro con fecha 1° de mayo de 1957.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío ingeniero José A. Calviño, en nombre de la Armada Nacional

En nombre y representación del Comando en Jefe de la Armada Argentina, asumo la dolorosa responsabilidad de despedir al capitán de navío aviador naval don Salustiano Mediavilla, quien por voluntad del Supremo Hacedor ha emprendido su último viaje.

Su largo paso por la Armada comenzó con su ingreso a la Escuela Naval Militar en el año 1923 gra-

duándose de guardiamarina luego del viaje de instrucción en la fragata Sarmiento. Posteriormente realiza el curso de aviador naval, recibiendo el brevet y cumpliendo así sil más íntima vocación.

Días eran aquellos de héroes anónimos que hacían patria con fe, con amor, sobreponiéndose con sus condiciones intelectuales y físicas a las circunstancias de tener que conducir aeronaves que no habían alcanzado un desarrollo tecnológico adecuado.

En el ejercicio de su profesión la mayoría de los destinos de la Armada supieron de su espíritu profesional, de su cariño por las cosas del mar, de su carácter fuerte y a la vez justo, de su integridad y responsabilidad. Estas cualidades, sin lugar a dudas, perdurarán en la memoria de aquellos que sirvieron a su lado.

La Armada comprende que en circunstancias como la presente, ante tan grande e irreparable pérdida, es difícil allegar consuelo a una familia, pero si en algo puede contribuir piensa que es manifestando que el capitán Mediavilla cumplió con su deber y que con toda justicia mereció el simple y hermoso título de hombre de bien.

Pidamos al Señor que su alma descanse en paz y que los que lloran su pérdida tengan el consuelo de una cristiana resignación.



CARLOS JULIO GÉREZ

Teniente de Navío

Falleció el 15 de marzo de 1970

El teniente de navío Carlos Julio Gérez ingresó en la Armada el 27 de junio de 1963 como teniente de fragata ingeniero.

Ascendió a teniente de navío el 31 de diciembre de 1966.

Sus destinos fueron: Dirección General del Personal Naval, Comisión Naval en Europa y Base Naval Puerto Belgrano.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, a quien represento en esta dolorosa circunstancia, tócame despedir los restos del teniente de navío Carlos Julio Gérez, rindiendo así un sentido y justo homenaje a quien sirvió a la institución con amor y espíritu de sacrificio.

Al cumplir esta triste misión, tengo plena conciencia de no alcanzar a reflejar con mis palabras en su total dimensión la personalidad de este brillante oficial de Marina, que en su paso por la institución dejó el recuerdo de su caballerosidad y hombría de bien.

Conozco plenamente su grandeza de alma y bondad de corazón y por ello la magnitud del pesar que agobia a quienes lo conocimos y tratamos puedan explicar mucho mejor que las palabras del compañero y amigo, conturbado por su inesperada desaparición, lo que representa para la Armada que lo acogió con su entusiasmo y con su fe para inculcarle sus principios, esfuerzos que retribuyó dedicándole todos sus afanes y energías con el cariño y la devoción de un enamorado de la carrera que había abrazado.

La Marina de Guerra se inclina reverente ante los restos mortales de otro de sus hijos que respondió con lealtad a sus esfuerzos permanentes para formar el grupo humano que será siempre pedestal de su eficiencia, con el mismo dolor inconsolable de todas las madres que experimentan la pérdida definitiva de los que honraron su gestación y su cuna.

Teniente de navío Carlos Gérez: Que al descender a la tumba para el descanso definitivo, quiera Dios brindarte eterna paz y a tu compañera que alentó con entusiasmo los sueños de tu vida, la cristiana resignación que anhelamos para nosotros los que te quisimos como hermano en el afecto y fuimos tus compañeros durante tantos años de unión inextinguible. Honraste tu uniforme y honraste tu grupo. Tus hijos heredan un nombre digno. Descansa en paz.



ESTEBAN RISI

Capitán de Corbeta

Falleció el 23 de marzo de 1970

El capitán de corbeta Esteban Risi nació en la Capital Federal el *2* de setiembre de 1901.

Ingresó en la Armada como aprendiz de la Escuela de Mecánica el 1° de marzo de 1916 y pasó a la Escuela Naval el 31 de marzo de 1919 como aspirante.

Ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1936 y pasó a situación de retiro el 31 de octubre de 1942.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Río Negro», «San Martín», «Bahía Blanca», «Rivadavia», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Patagonia», «América», «Garay», 3ª Región Naval, Comisión Naval en Europa, «Entre Ríos» y Dirección General de Adiestramiento.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta Roberto H. Fernández Beret, en nombre de la Armada Nacional

En este momento de congoja para familiares, camaradas y amigos, la Marina de Guerra se hace presente para expresar, por mi intermedio, su más íntimo pesar por la desaparición de uno de sus hijos, el capitán de corbeta Esteban Risi.

Sirvan estos breves instantes, previos al paso a su eterna morada, para recordar brevemente su larga trayectoria por la Institución, a la que dedicara los mejores años de su vida con patriótico desinterés y entusiasmo.

Desempeñó su carrera de oficial a bordo de distintas unidades, que conocieron sus virtudes de excelente profesional.

Dejó el servicio activo en el año 1942 y tras de sí el ejemplo de lo que debe ser una carrera ejemplar, como la que hoy deseamos realizar los que hemos heredado la Marina que él contribuyera a formar.

Al despedirlo, los que componemos la enlutada Armada Nacional, compartimos el dolor de sus deudos y rogamos para que alcancen cristiana resignación y fortaleza en sus corazones.

Señor capitán de corbeta Esteban Risi: la Armada os despide y ruega al Altísimo quiera recibir vuestra alma en su seno.



DIEGO ENRIQUE SÁNCHEZ SORONDO

Capitán de corbeta auditor

Falleció el 4 de abril de 1970

El capitán de corbeta auditor Diego Enrique Sánchez Sorondo nació en la Capital Federal el 30 de septiembre de 1919.

Ingresó en la Armada el 31 de diciembre de 1955 como teniente de fragata auditor y ascendió a capitán de corbeta auditor el 31 de diciembre de 1964.

Sus principales destinos fueron: Rase Naval Puerto Belgrano, Base Naval Ushuaia, Flota de Mar, Auditoría General de las Fuerzas Armadas, Auditoría Mayor de Justicia Naval, Comando de la Aviación Naval. Area Naval Ushuaia, Dirección General de Administración Naval y Fiscalía General de las Fuerzas Armadas.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta auditor Eduardo T. Coppola, en nombre de la Armada Nacional

Me ha sido conferida la dolorosa misión de despedir, en nombre de la Armada Argentina y del Cuerpo de Auditores, los restos de un querido y distinguido amigo y colega.

No podía ser más penosa esta obligación, porque el destino, burlando una vez más las leyes naturales, nos lo ha arrebatado prematuramente, cuando tenía aún derecho a esperar mucho de la vida.

Quienes compartimos con el capitán de corbeta auditor Dn. Diego Enrique Sánchez Sorondo tantas jornadas de trabajo, de alegría y de pesares, supimos aquilatar sus elevadas condiciones personales y profesionales, que lo llevaron a hacer siempre de la amistad un culto y del cumplimiento de sus deberes un imperativo ineludible.

En todas partes encontró amigos sinceros y entrañables, ya que generosamente prodigó entre sus allegados sus dones innatos de caballero.

Entre quienes fueron sus jefes, dentro de la Armada, supo granjearse estima y consideración por su lealtad inconmovible a los intereses del servicio naval.

Alternó el desempeño de sus actividades profesionales con el ejercicio de la docencia. Poseedor de una vasta cultura general y enérgico defensor de la libertad, supo exponer en todo momento, con la valentía y franqueza que fueron características salientes de su firme personalidad, sus ideas y convicciones.

Su inesperada y sentida desaparición deja en el seno de su familia y entre sus amigos y compañeros **ese** sabor amargo de la congoja que provoca la ausencia del ser querido.

Capitán Sánchez Sorondo: hoy te despedimos impetrando al Todopoderoso, para tu alma, paz y descanso eternos.



CARLOS HERNÁN BOTTO

Teniente de navío I.M.

Falleció el ***22*** de abril de 1970

El teniente de navío I. M. Carlos Hernán Botto nació en la Capital Federal el 19 de agosto de 1938.

Ingresó en la Armada el 18 de enero de 1954 como cadete del escalafón de Infantería de Marina y egresó el 15 de diciembre de 1959 como guardiamarina de Infantería de Marina.

Ascendió a teniente de navío I.M. el 31 de diciembre de 1967.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Personal Subalterno de I.M., Destacamento Naval Antártico "Decepción", Batallón de I.M. N° 1, Batallón de I.M. N° ***2,*** Escuela de Guerra de I.M., Compañía de I.M. N° 7, Compañía de Exploración y Reconocimiento Anfibio, Escuela de Suboficiales de I.M. y Dirección General del Personal Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de navío de I.M. Carlos Alberto E. Gianola, en nombre de la Armada Ncional

Compañero de acrisoladas virtudes: La increíble realidad que hoy nos toca vivir, nos reúne como en tantas otras oportunidades a lo largo de nuestro cercano e intenso convivir en la carrera, pero tristemente no para dialogar sobre los innumerables temas rutinarios., sino para despedirte en el camino que hoy emprendes hacia tu postrer destino.

En nombre de la Armada Argentina, la Infantería de Marina y tus compañeros de la promoción 86ª, cuéstame expresar nuestro estupor al ver claudicar, luego de una tenaz y denodada lucha, al entrañable amigo y leal caballero que en esa ardiente batalla que librara nos ha dado un nuevo ejemplo de entereza y fuerza espiritual.

Hernán: es muy difícil poder recordar y expresar en esta circunstancia el caudal de momentos agradables y tristes que juntos hemos vivido, los esfuerzos y la pasión con que te brindaste siempre desde tus primeros años de Liceo Naval; pero con total seguridad puedo decirte que tu ejemplar conducta y tus aptitudes de excelente hombre de bien y de capacidad profesional serán siempre recordadas por todos cuantos te conocieron.

Familia Botto: tened el pleno convencimiento de que el piadoso ambiente del cristiano hogar donde se formó Hernán y la inquebrantable hombría de bien que le habéis inculcado desde niño son hoy el mejor legado que los nuevos retoños reciben de un cariñoso y joven padre que se aleja y que los obligará a seguir el derrotero por él señalado.

Teniente de navío Botto, querido compañero: ten la certeza que tu hidalguía será nuestro constante ejemplo.



GREGORIO A. PORTILLO

Contraalmirante

Falleció el 23 de abril de 1970

El contraalmirante Gregorio A. Portillo nació en Curuzú Cuatiá (provincia de Corrientes) el 24 de diciembre de 1897.

Ingresó en la Armada el 27 de febrero de 1914, como aspirante de la Escuela Naval. Egresó el 1° de marzo de 1918 como guardiamarina.

Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1945.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Rivadavia», «9 de Julio», «Querandí», «Patagonia», «Moreno», Escuela de Aviación Naval, «A.3», «Bahía Blanca», Comisión Naval en los Estados Unidos de Norteamérica, 1ª Región Naval, Base y Escuela Aérea de Defensa del Río de la Plata, Escuela de Guerra Naval, Fuerza Aérea de Puerto Belgrano, Dirección de Aviación Naval, Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, Comando de Aviación Naval y Ministerio de Marina.

Fue un intrépido aviador naval que realizó la proeza de haber sido el primer argentino que consiguió efectuar un vuelo sin escala desde tierra argentina hasta el Círculo Polar Antártico.

Realizó estudios en la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña, en Francia y en los EE.UU. de Norteamérica.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Hermes J. Quijada en nombre de la Armada Nacional

La vida nos depara satisfacciones legítimas, donde el espíritu hace que las contemplemos en su plenitud, pero también hace que nos lleguen momentos penosos, tristes, en los cuales la congoja y la emoción contraen espíritu y nos sentirnos impotentes ante lo irremediable. Este es uno de dichos momentos.

En la gran cadena de afectos, de realizaciones y de comunes anhelos que constituyen la Armada Argentina, un eslabón ha cumplido su destino en esta vida. Era un eslabón de la más pura y genuina calidad espiritual.

Es para mí, como oficial de Marina, como aviador naval y amigo personal, un doloroso deber el despedir, en representación de la Armada toda, a quien fuera distinguido jefe, cuya trayectoria ha sido un particular ejemplo de la aplicación tesonera y fecunda de toda esa experiencia que el duro aprendizaje en la Armada y en la vida nos provee.

Desde 1914, año en que ingresara a la Escuela Naval Militar, hasta 1950, en que dejara las filas de la Institución para orientar su vida hacia otros horizontes, con total prescindencia de egoísmos e intereses personales, su accionar fue un verdadero ejemplo para todos aquellos que de una u otra forma hemos tenido la honra de haber participado en algunas tareas y obras por él realizadas.

Es así que toda su actividad eficiente y generosa en lo naval, trasciende a lo nacional. El reconocimiento de dichas obras, por parte de las pertinentes autoridades, permitió el afianzamiento y engrandecimiento de la imagen de nuestra Armada ante las más altas instituciones del país.

En su paso por la Institución ha dejado definidamente marcada su personalidad de realizador, de estudioso y de eficaz conductor, en una medida tal, que el enunciar el detalle de sus logros alargaría innecesariamente estos penosos momentos.

En el ámbito civil, su espíritu creador, su férrea voluntad y su clara inteligencia lo llevan a encarar ambiciosos estudios y proyectos de obras básicas de primera magnitud para el desarrollo del país.

Para honra de nuestra Patria, la calidad y envergadura de estos trabajos llegaron a ser valorados por instituciones de prestigio internacional, como así también por gobiernos de los países más adelantados.

Esta muy sucinta relación de la prolífica actividad del contraalmirante Portillo, que fue el valioso producto de su invalorable personalidad, nos da una verdadera medida de lo irreparable de su perdida para la Armada Argentina y para el país mismo, independientemente de lo que ello significa para su inconsolable esposa.

Despedimos así a todo un símbolo de una actividad naval fundamental y formativa del acervo nacional, que las generaciones futuras seguramente apreciarán en mayor magnitud que lo que hoy reconocemos.

Almirante Portillo, descansa en paz.



CIRIACO F. CUENCA

Contraalmirante médico

Falleció el 24 de abril de 1970

El contraalmirante médico Ciríaco F. Cuenca ingresó en la Armada el 21 de junio de 1934 como teniente de navío médico.

Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1958 y pasó a situación de retiro el 1° de mayo de 1963.

Sus principales destinos en actividad fueron: «San Luis», «Chaco», 2ª Escuadrilla de Torpederos, «Presidente Sarmiento», Hospital Naval Río Santiago, Dirección General del Personal Naval, Arsenal Naval Buenos Aires, «Pueyrredón», Hospital Naval Puerto Belgrano, Hospital Naval Buenos Aires e Inspección General de Sanidad Naval. Asimismo se desempeñó como profesor de cirugía en la Escuela de Medicina Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Carlos Alvarez, en nombre de la Armada Nacional

Señoras, señores: Comenzaba el invierno de 1934. Exactamente el 21 de junio de ese año, la Armada abría sus puertas a un joven dinámico, de mirada vivaz e inteligente, lleno de entusiasmo y vocación por la carrera a la que había decidido consagrar su vida, la medicina, pero cuyas inquietudes lo llevaban también hacia los anchos caminos del mar, enfrentando el doble desafío de ejercer su sacerdocio en las condiciones difíciles y muchas veces precarias que ineludiblemente nos depara la vida de marino.

Que el joven tenía la talla suficiente para la tarea que emprendía quedó fehacientemente demostrado un cuarto de siglo más tarde, cuando luego de haber desempeñado, uno tras otro, los cargos más arduos y difíciles, el ya contraalmirante médico Dn. Ciriaco Félix Cuenca asume el de director de Sanidad Naval, máxima responsabilidad y máximo honor, asignados y reconocidos a quien los había conquistado por sus reales merecimientos, acumulados a lo largo de una vida de abnegación y sacrificios.

Largo sería enumerar tocios y cada uno de sus merecimientos que trascendieron las fronteras de la patria, como lo prueban las condecoraciones que le otorgaran como reconocimiento los gobiernos de España, Perú y Portugal. Creo que su natural modestia no me lo perdonaría. Pero no puedo dejar aquí de reconocer los valores espirituales que adornaron su personalidad y el orgullo que sentimos todos los que fuimos sus camaradas de armas por haberlo contado entre nosotros.

Tres facetas de su estilo tan puro y personal son las que han dejado más profunda huella entre nosotros.

Primero el almirante, sentado entre sus pares, volcando toda su experiencia y sabio consejo en la búsqueda de solución a todo tipo de problemas institucionales, aun de los que parecían estar más lejos de su formación profesional específica.

Segundo el medico, eximio cirujano, de mano hábil y seguro juicio, comprensivo, paciente, eficaz, capaz de transmitir al enfermo una serena confianza y la tranquilidad de saber que lo que la ciencia fuera capaz de dar estaría a su alcance.

Finalmente el hombre, amigo leal, consejero seguro y desinteresado, filme apoyo en toda circunstancia. Nunca pasó de largo ante el dolor o el sufrimiento. Testigos son las cubiertas de muchos de nuestros buques, las salas de nuestros hospitales y aun las calles de San Juan, a las que corrió en cuanto supo del trágico terremoto que las había transformado en campos de dolor y muerte.

Señor almirante Cuenca: en nombre de la Armada Argentina rindo honor y acongojado tributo de afecto a quien fue uno de sus hijos dilectos; vuestro ejemplo vivirá entre nosotros como faro señero que nos lleva a segura recalada, vuestra caballerosidad y hombría de bien perdurará siempre en nuestro recuerdo, vuestra abnegación y patriotismo nos dejan una honrosa herencia digna de nuestras más caras tradiciones.

Señoras, señores: en profundo silencio elevemos una común plegaria, ro gando con cristiana resignación para que su alma descanse eternamente en paz.

Oración fúnebre pronunciada por el presidente del Centro Naval, vicealmirante Ernesto Basílico

Dentro de la Armada el almirante Cuenca se distinguió por su saber y su notable eficiencia en todos los cargos que desempeñó como médico. Recogió siempre las más significativas demostraciones de afecto por su extraordinaria bondad y su sentido de la amistad, mereciendo la gratitud de quienes tuvieron necesidad de sus servicios profesionales.

Formó parte de la comisión directiva del Centro Naval como vicepresidente segundo; tuve entonces el honor de compartir la tarea con este dignísimo camarada, recordando el empeño que puso en su labor como presidente de la Subcomisión de Cultura para asegurar el éxito de esa tarea, y fue asimismo un excelente e inteligente colaborador en la consideración de todos ios otros asuntos que se presentaron.

En mi carácter de presidente del Centro Naval vengo a expresar en nombre de todos los miembros de dicha Institución el profundo pesar que lia causado su temprana desaparición y darle el postrer adiós. Que Dios Nuestro Señor conceda resignación a sus familiares y lo acoja en su seno como uno de los elegidos por su nobleza de alma y destacadas virtudes.



HARALD CAPPUS

Contraalmirante

Falleció el 11 de mayo de 1970

El contraalmirante Harald Cappus ingresó en la Armada el 16 de febrero de 1912 como aspirante de la Escuela Naval y egresó el 21 de octubre de 1915 como guardiamarina. Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1946 y pasó a situación de retiro el 31 de diciembre de 1949, prestando servicios hasta el 31 de diciembre de 1965, fecha en que hizo efectivo su retiro.

Sus principales destinos en actividad fueron: Comisión Naval en Europa, Escuela Superior de Electricidad de París, donde obtuvo el título de ingeniero radiotelegrafista, Escuela de Guerra Naval, «Almirante Brown», «La Rioja», Primera División de Torpederos, 2ª División de Torpederos, Estado Mayor de la Escuadra de Mar, Escuadrilla de Torpederos, Comisión Naval en los Estados Unidos de Norteamérica, Base Naval de Río Santiago y Comando de las Fuerzas Navales del Río de la Plata.

Fue uno de los principales propulsores de la aviación naval y ejerció numerosas cátedras entre 1922 y 1943. Asimismo, fue autor del libro *Curso de radiocomunicaciones y elementos de consulta para alumnos pilotos,* declarado texto oficial para la Armada.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Emilio Berisso, en nombre de la Armada Nacional

Con la vida del contraalmirante Harald Cappus se extingue una existencia dedicada al servicio de la Armada, por cuyas filas pasó sembrando el respeto y el afecto de sus superiores, compañeros y subordinados, por su capacidad profesional y sus dotes de caballero.

En su dilatada trayectoria institucional, que tuvo su comienzo en 1912 y finalizó recién a fines de 1965, ocupó los cargos más destacados y prestigiosos, ejerciendo en repetidas oportunidades el Comando en Jefe de la Flota de Mar en 1948.

Por su continuada vinculación con la Escuela de Aviación Naval, en los albores de su actividad, que se extendió en forma prácticamente ininterrumpida desde 1922 hasta 1930, se le otorgó en 19.56 el título de Fundador de la Aviación Naval, habiendo sido hasta hoy el más antiguo de los sobrevivientes que ostentan esa distinción.

La Armada Argentina, que es institución, pero que es sobre todo un conjunto de hombres, se hace presente para despedir con dolor y sincero afecto a quien contribuyó a escribir parte de su historial, dejando enseñanzas y sirviendo de ejemplo a los que, habiendo tenido la fortuna de ser sus subordinados, supieron ver en él la esencia de las condiciones que definen al oficial de Marina.

Señor contraalmirante Dn. Harald Cappus: en esta última despedida, ruego a Dios que reciba vuestra alma.



JUAN B. BERASALUCE

Capitán de navío de I.M.

Falleció el 27 de mayo de 1970

El capitán de navío de I.M. Juan Benito Berasaluce nació en Pampa Blanca, provincia de Jujuy, el 8 de octubre de 1909.

Ingresó en la Armada como teniente del Cuerpo de Artillería de Castas, procedente del Ejército Argentino, donde alcanzó el grado de teniente de infantería. Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1951.

Sus principales destinos fueron: Base Naval de Puerto Belgrano (Reg. I.M. N° 1), Baterías, «Rivadavia», Destacamento Isla Martín García, Escuela de Mecánica, Batallón 2 de I.M., Taller de Marina Dársena Norte, Agrupación Fuerzas de Artillería de Costas (B.N.P.B.), Regimiento de Artillería Antiaérea N° 1 Escuela, Brigada de I.M. N° 1, Comando General de I.M., Escuela de Guerra Naval, Fuerza de I.M. de la Zona Naval del Plata, Estado Mayor General Naval y Subsecretaría de Marina. Como retirado prestó servicios en la Secretaría General Naval (Comisión Nacional de la Zona de Seguridad) y adscripto al Comando en Jefe de la Armada.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Laurio H. Destéfani, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina cumplo con el penoso deber de despedir los restos mortales del señor capitán de navío de Infantería de Marina Dn. Juan Benito Berasaluce.

Duro resulta aceptar la pérdida irreparable de un jefe prestigioso y que a lo largo de toda su carrera profesional marcó una trayectoria digna y destacada en la Institución, que se siente hoy acongojada, pero orgullosa de haberlo contado entre sus filas.

El señor capitán de navío Berasaluce se destacó en su vida por haber formado parte de ese conjunto de oficiales que proveniendo de la Institución hermana, el Ejército, sintieron el llamado de una vocación naval y conformaron el grupo modelador de nuestra Infantería de Marina. Sin duda, esa inclinación marítima le vino de la erudita y prestigiosísima figura de su ilustre tío, el señor almirante Storni, el hombre que iluminó con sus ideas el futuro de la Armada.

Durante su carrera profesional el capitán Berasaluce fue recorriendo una serie de cargos cada vez más importantes. Ellos señalan un jefe de brillantes condiciones, un hombre dedicado a su carrera con el solo incentivo de su amor a la patria, pero ¿cuánto de sacrificios y de emociones humanas hay en cada una de esas frías menciones? ¡Qué difícil es expresar para nosotros, compañeros de profesión, lo que significa darlo todo por una mayor eficiencia del arma, vivir por la profesión, ser jefe y compañero, en gratos, tristes o duros momentos!

Cumplió el señor capitán Berasaluce su misión en uno de los momentos culminantes de la Armada, y en el inicial de la Infantería de Marina moderna. Un arma que tiene un bagaje enorme de disciplina, de eficiencia, de sentido del deber, de sacrificio.

Nos queda, sin embargo, el consuelo de que los hombres, cuando han sido caballeros, padres abnegados y profesionales cabales, quedan entre nosotros, en el recuerdo emocionado, en la guía para la vida; en el ejemplo a seguir, en el sentimiento querido de familiares, amigos, compañeros y subordinados.

También sabemos que la misericordia divina nos ampara después de la muerte.

Señor capitán de navío Dn. Juan Benito Berasaluce: cumplida con dignidad tu misión, de hombre y profesional, descansa en paz, en la gracia de Dios.



RICARDO F. BOSO

Teniente de corbeta

Falleció el 29 de mayo de 1970

El teniente de corbeta Ricardo F. Boso nació en la Capital Federal el 24 de marzo de 1945.

Ingresó en la Armada el 11 de febrero de 1963 como cadete de la Escuela Naval y egresó el 30 de diciembre de 1966 como guardiamarina. Ascendió a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1968.

Sus principales destinos fueron: «Libertad». «9 de Julio», «Lapataia», «Espora» y «Tierra del Fuego».

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de corbeta Leonardo Steyerthal, en nombre de la Armada Nacional

Asumir con estas palabras tu despedida, representando a todos tus compañeros y amigos de la promoción 94ª de la Escuela Naval Militar, es para mí un dolor muy grande que compartimos todos los que te acompañamos en este momento, física y espiritualmente.

Te fuiste en el despertar de la vida, dejando una juventud alegre, pletórica de sueños, ilusiones e ideales, y una sólida amistad con quienes compartimos junto a ti horas gratas y también difíciles en nuestro paso por la Escuela y después como oficial.

Pero todo eso por siempre se apagó, porque no se reemplaza, no habrá respuesta, ya que para todos en el futuro no será lo mismo.

Sabemos que nos tocará afrontar, si Dios lo quiere así, el mismo trance, pero casi sin comprender sentimos y decimos ahora... ¿Por qué tan pronto? Te necesitábamos y tú lo sabes.

Comenzó a ralearse aquel árbol ideal, de la misma fuerza, de la misma raíz, de la misma savia; sin embargo te prometemos seguir luchando por aquellos ideales, nuestros ideales que escapan al tiempo y aun a la muerte.

Nos adherimos también, profundamente, a la pérdida de Lucrecia, tu esposa, y de Mónica, que te acompañan en tu dolorosa partida.

Ricardo: queda atrás de lo que no comprendemos, y a ella nos remitimos, la sabiduría de Dios; queda para nosotros el recuerdo de tu amistad, de tu ser de hombre de bien y queda para tus padres el recuerdo de un hijo cariñoso y sólo lo que Dios quiera darles de consuelo y de su fuerza infinita para sobreponerse a tan duro y amargo trance.

Quiera Dios acogerte en su seno y darte el eterno descanso que mereces.



CÉSAR T. SÁNCHEZ RUIZ

Contraalmirante médico

Falleció el 8 de junio de 1970

Ingresó en la Armada Argentina el 31 de mayo de 1928 como teniente de navío médico, desempeñándose en: Hospital Naval Puerto Belgrano, Base Naval del Río de la Plata, A.R.A. «San Juan», 1ª Región Naval, A.R.A. «Paraná», Arsenal Naval Bs. Aires, Dirección General de Personal, 3ª Región Naval, Escuadrilla Aérea Punta Indio, A.R.A. «San Luis», «M 4», A. R.A. «Mackinlay», Base Naval Río Santiago.

Ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1937, pasando a desempeñarse en: A.R.A. «25 de Mayo», Hospital Naval Río Santiago, Hospital Naval Puerto Belgrano, A. R.A. «Pueyrredón».

El 31 de diciembre de 1944 asciende al grado de capitán de fragata, pasando a prestar servicios en: Hospital Naval Río Santiago, Hospital Naval Puerto Belgrano, Flota de Mar.

Asciende a capitán de navío el 31 de diciembre de 1948, desempeñándose en: Hospital Naval Río Santiago, Hospital Naval Puerto Belgrano, Dirección de Obra Social Naval, Dirección General Administrativa.

Al grado de contraalmirante asciende el 31 de diciembre de 1956, y se desempeña en la Dirección de Obra Social Naval.

El 28 de octubre de 1943 actuó como secretario en el Comité Ejecutivo del VII Congreso Nacional de Medicina de la Subsección de Medicina Militar y Naval.

Hace efectivo su retiro el de enero de 1959.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante médico Carlos E. Coquet, en nombre de la Armada Nacional

Una honrosa misión debo cumplir en nombre de la Marina ele Guerra. Una honrosa cuanto penosa misión. Dar la despedida postuma al contraalmirante médico César Sánchez Ruiz, al compañero y amigo de todos los días que nos precedió en el \iaje sin retorno.

En la solemnidad angustiosa del momento fluye el recuerdo y a él me adscribo para bosquejar en sus lineamientos generales la figura de este caballero sin tacha.

Era un profesional pundonoroso, honesto, con un concepto propio del oficio en el que volcó generosamente sus elotes relevantes y humanitaria piedad.

Sediento de toda sed, abrevó en las fuentes inagotables de la cultura humanista y de ella sacó rumbo, serenidad. plenitud y hombría de bien.

Personalidad trascendida en el abultado anecdotario transmitido cordialísimamente en la charla amena de los intervalos hospitalarios, de la sobremesa amable o del afecto que supo cultivar su gran corazón de hombre bueno en todos los momentos.

El doctor Sánchez Ruiz dio, señores, y lo repito, generosamente cuanto poseía y lo dio sin reticencias como una sed de agua, como una sombra de árbol, como una mansedumbre de crepúsculo.

Nuestra amistad arrancaba desde la temprana juventud, hermanados por parejos ideales, limpios de alma, cristianamente puros de intenciones, superando con idéntico fervor la vocación de patria. Él sabe cuánto duele en nuestras entrañas el dolor todavía palpitante de esta partida inesperada. Dolor que para los que más jornadas llevamos vividas juntos, se nutre en las hondas raíces de la identidad de ideales sentidos y fortalecidos en la conciencia de la responsabilidad compartida en la lucha cotidiana.

Era suave en la manera y fuerte en la decisión. Con una modestia y en mi sentir exagerada y difícil de encontrar ha ejercido su profesión con eficacia, capacidad y desinterés.

Era poseedor de una cordialidad permanente y humana comprensión que ensamblaba sin jactancia la difícil tarea de dirigir con el hábito bondadoso de mandar por convicción y no por coerción.

Repartió sin regateos todo el bien y el consuelo que sólo un médico cabal y auténtico es capaz de dar.

Su carrera en la Marina de Guerra está jalonada por recuerdos nutridos que nos revelan la recia personalidad de este caballero.

Dejó en cada uno de los cargos que le tocó desempeñar, huellas de su idoneidad y corrección y en cada uno de los que compartieron con él la dura vida del mar, amigos de verdad que rendían homenaje a su hombría de bien y sólida cultura.

Gracias, César Sánchez Ruiz, por todo lo que os debemos en generosidad de comprensión, cordialidad de mutua tolerancia y en solvencia moral c intelectual.

Gracias por vuestra insobornable devoción amistosa que convirtió el duro trabajo cotidiano, como quería Goethe, en nuestra fiesta de hombres.

No sería leal conmigo mismo si en este momento en que mi corazón debe expresar lo que siente, que mucho del prestigio trascendido de nuestra querida Sanidad Naval se debe a su silenciosa, valiosa, tesonera y fecunda acción.

Por eso, señores, por todo eso el doctor Sánchez Ruiz merece nuestro recuerdo emocionado, nuestra gratitud, dormida corazón adentro.

¡Que todas sus angustias, que todas las desazones sufridas en su viaje terreno se transformen en flores de paz para siempre jamás!

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata odontólogo Agustín Aldo Mena, teniente de fragata bioquímico Carlos Antonio Pepe, teniente de fragata ingeniero Aníbal Manuel Casillo, teniente de fragata auditor Ricardo Juan Cavaliero, tenientes de fragata odontólogos Agustín Harter y Sergio Daniel Ieraci, teniente de fragata médico Jacinto Gerardo Segovia, teniente de fragata odontólogo Guillermo René Molina, teniente de fragata médico Mario Enrique Giulietti, tenientes de fragata ingenieros Edgardo Alfredo Gutiérrez Sosa y Juan José Angel Guzmán y tenientes de fragata médicos Héctor Jorge Kahn, Jorge Alberto Pérez Rovira, Carlos Alberto Borrajo y Aldo Canteli.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Profesor Augusto Jorge Casalis, señor Luis Alain V.C.A. Bonany e ingeniero industrial Carlos Alberto Lariño.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta Esteban Risi, contraalmirante Gregorio A. Portillo, contraalmirante Harald Cappus y contraalmirante médico César Sánchez Ruiz.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta auditor Diego Sánchez Sorondo, teniente de navío I.M. Carlos Hernán Botto, contraalmirante médico Ciríaco F. Cuenca, capitán de fragata Santiago J. Zervino, capitán de navío I.M. Juan B. Berasaluce y teniente de corbeta Ricardo Fernando Boso.

Por renuncia: Teniente de corbeta I.M. Carlos H. García.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por renuncia: Vicecomodoro Juan Raúl Boehler.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Ex guardiamarina (C) Bernardo Oreste Concolino, ex tenientes de fragata médicos Mario Julio del Barba y Juan José Oscar Pozzo, ex teniente de fragata bioquímico José Humberto Solís, ex teniente de fragata ingeniero Aníbal Benjamín Vargas, ex teniente de navío médico Primitivo Héctor Burgo y ex teniente de corbeta Guillermo Aníbal Morrone.

CAMBIO DE CATEGORÍA DE SOCIO

Capitán de corbeta odontólogo Nicolás Guillermo Bustamante, de socio concurrente pasó a socio activo.

EXPOSICIÓN DE ARTE IKEBANA

En el salón del 2° piso, cedido al efecto por nuestro Centro, se realizó durante los días 6 y 7 de mayo una exposición de este arte, que fue organizado por el Instituto Ikebana.

EXPOSICIÓN DE MINIATURAS Y ARTES PLÁSTICAS

Los días 18, 19 y 20 de mayo se realizó en el salón del 4° piso una exposición de miniaturas y de artes plásticas, presentadas por las señoras Boldt de Giménez y Elena Thiel, respectivamente.

CICLO MUSICAL DE 1970

Ha sido aprobado por la C. D. el ciclo musical para el año en curso, que es el siguiente:

Mayo 27, Orquesta "Juan de Dios Filiberto", de música argentina y de cámara.

Junio 24, Doctor Omar Sana (canto) con acompañamiento de piano.

Julio 29, Cuarteto "Arcángelo Corelli" (cuerdas), integrando un quinteto con clarinete o piano.

Agosto 26, Cuarteto de guitarras "Martínez Zárate", integrado por Graciela Pomponio, Jorge Martínez Zárate, Eduardo Frasson y Horacio Ceballos.

Setiembre 30, Ricardo Malamud (flauta) y Edda Korol (guitarra), como acompañante.

Octubre 28, Carlos Bergh (piano).

Noviembre 25, Coro Nacional Polifónico Mixto (mayores), dependiente de Ja Subsecretaría de Cultura de la Nación.

ASAMBLEA ORDINARIA

Renovación parcial de la Comisión Directiva

El 27 de abril, en el local social del Centro y con la presencia de la señora inspectora de Mutualidades y del señor inspector de Justicia, se llevó a cabo una Asamblea Ordinaria en la cual, además de aprobarse la memoria, balance, inventario e informe de la Comisión Revisora de Cuentas, correspondiente al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1969, se efectuó la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas. De acuerdo con los resultados obtenidos en el escrutinio realizado, fueron proclamados los nombres de los electos, que fueron los siguientes:

Período 1970-1972

Vicepresidente 2°; Capitán de Navío Antonio H. Rivolta

Protesorero: Capitán de Fragata Contador Horacio R. Nadale

Vocales titulares:

Capitán de Navío Eduardo B. P. Lockhart
Capitán de Navío Jorge A. Ledesma
Capitán de Fragata Ismael D. Molina
Capitán de Fragata Fernando M. Romeo
Capitán de Fragata Rodolfo A. Fasce
Capitán de Fragata Wenceslao E. Adámoli
Capitán de Fragata Odontólogo Carlos E. Nielsen
Capitán de Fragata Pedro A. Santamaría
Capitán de Corbeta I. M. Miguel C. A. Pita
Teniente de Corbeta Luis Virgile

Período 1970-1971

Capitán de Navío Jorge A. Magnoni
Capitán de Navío Horacio T. Repetto Peláez

Vocales suplentes:

Capitán de Fragata Médico Jorge E. Fernández Fortuny
Capitán de Corbeta Odontólogo Raúl A. Ugarte
Capitán de Corbeta Carlos A. Vaihinger
Teniente de Navío Curt E. Göbel
Teniente de Navío Mario F. Cazaux
Teniente de Navío Luis Jorge Prado

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Período 1970-1972

Revisor de cuentas titular:

Capitán de Navío Contador Héctor J. Domínguez

Período 1970-1971

Revisores de cuentas suplentes:

Capitán de Corbeta Eduardo O. Invierno
Teniente de Fragata Julio Jorge Aguerre

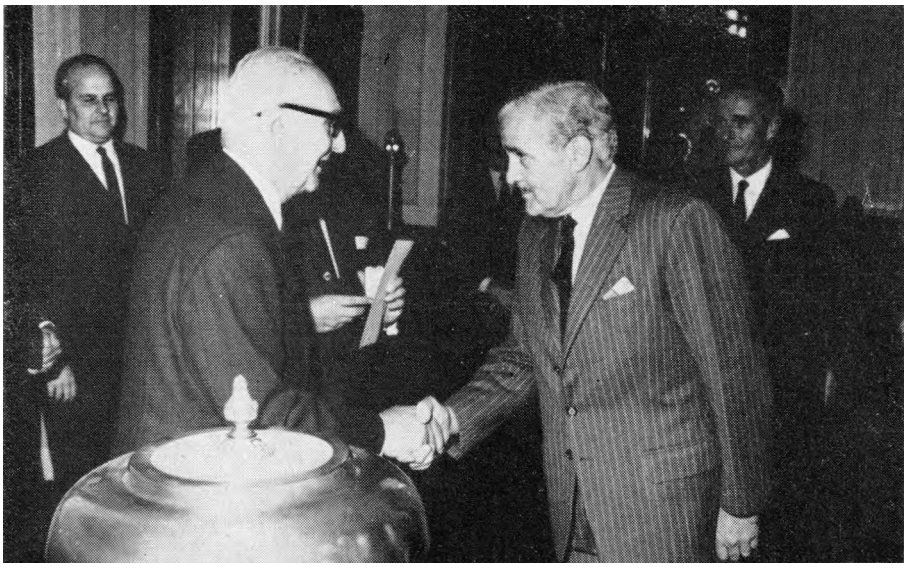
CONSTITUCIÓN DE SUBCOMISIONES Y DELEGACIONES

Han sido integradas las distintas subcomisiones y delegaciones, las cuales figuran en las primeras páginas de este Boletín.

88° ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL

El 4 de mayo se llevaron a cabo los actos celebratorios del 88° aniversario de la Institución, iniciándose éstos con una reunión en la Presidencia entre los miembros salientes y entrantes de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas, durante la cual el señor Presidente puso en posesión de su cargos a los nuevos miembros electos en la última Asamblea Ordinaria. Asimismo, se entregaron pergaminos recordatorios a los empleados que se acogieron a la jubilación, señores Eufrasio Villarmarzo, Justino y José Luponio y Domingo Ceró, y una

El vicealmirante Basílico entregando la medalla Bodas de Plata al señor Joaquín González



medalla Bodas de Plata al señor Joaquín González, por haber cumplido 25 años de servicios en el Centro.

Posteriormente, en los salones del 2° piso y ante nutrida concurrencia, el señor almirante Basílico abrió el acto central con las siguientes palabras:

Señores consocios:

Con este acto, de singular trascendencia y muy grata recordación, celebramos el 88° aniversario de la fundación de nuestro querido Centro Naval. Y lo hacemos con la inmensa alegría, en este magnífico recinto y con la presencia de damas que realzan este ambiente con su elegancia y distinción. Vemos aquí reunidos algunos invitados especiales con numerosos consocios de todas las edades, para quienes esta fecha es siempre grata y digna de un paréntesis para celebrarla con verdadero júbilo, y propicia también para el encuentro afectuoso con algunos de sus miembros que viven alejados de esta Capital.

Halla esta fecha al Centro Naval en la plenitud de su vida institucional, gracias a la continuidad de la eficiente labor desarrollada por las sucesivas Comisiones Directivas que lo han administrado desde su fundación. Y si no siempre ha sido fácil la tarea, lo cierto es que esta presidencia ha contado, para proseguir la obra emprendida, con un destacado núcleo de miembros que la secundaron inteligentemente.

Las cosas cobran sentido cuando se aspira a administrar con dedicación y cariño las obligaciones que nos hemos impuesto, fieles al Estatuto, al contenido intrínseco de quienes nos precedieron y a la idiosincrasia del Oficial de Marina, síntesis de nuestra gestión.

Un análisis frío y objetivo de las adquisiciones y obras realizadas, y algunas por finalizar en breve, confirma lo expresado en la Memoria recientemente sometida a la Asamblea Ordinaria, en cuanto se refiere al excelente estado financiero del Centro. Dijimos en ella, cuya lectura recomendamos a quienes no tuvieron todavía ocasión de hacerlo, que la fluidez económica del Ejercicio ha permitido atender el pago total de obligaciones que superan con largueza los veinte millones de pesos moneda nacional, y que por su magnitud se había previsto inicialmente afectar a

El presidente, Almirante Basílico, leyendo su discurso



varios ejercicios. Nos referimos aquí a las obras de calefacción, a la adquisición de los yates para cruceros dispuesta por la Asamblea Extraordinaria del año pasado; a la compra de una lancha con motor fuera de borda para nuestra Delegación Tigre; al reequipamiento de aire acondicionado en nuestra sede central; a la renovación de muebles; a la adquisición de una máquina de planchar y de modernos elementos de esgrima. A este respecto, corresponde hacer notar que la Institución devuelve en realizaciones el aporte societario de sus integrantes, algunos de los cuales, aquí presentes, con su adhesión de largos años, han sido invitados especialmente para retribuirles simbólicamente ese permanente apoyo, y cuya colaboración, en otros aspectos, esperamos se prolongue indefinidamente para bien del Centro.

Hace algunos momentos tomaron posesión de sus cargos los nuevos miembros de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas elegidos en la Asamblea Ordinaria del 27 de abril, cuyo flamante vicepresidente segundo, el señor capitán de navío Antonio H. Rivolta, nos acompaña en el estrado. Destacamos con especial satisfacción, que en ese acto fueron obsequiados con sendos pergaminos recordatorios, con motivo de haberse acogido a los beneficios de la jubilación, los antiguos empleados del Panteón Naval, Justino y José Luponio, el de la Delegación Tigre, Domingo Ceró, y Eufrasio Villarmarzo, cariñosamente conocido entre nosotros por "Villar", tras 46 años de fieles y honestos servicios prestados al Centro. Asimismo le fue entregada una Medalla Bodas de Plata al eficiente portero Joaquín González, por haber cumplido 25 años en la institución. Estamos persuadidos de que el personal está consustanciado con el quehacer de la casa, y a él también debemos, en buena medida, el mérito de la incesante proyección del Centro.

Entre los muchos actos culturales que merecen destacarse y consigna la Memoria Anual, debemos señalar especialmente los relacionados con las actividades desarrolladas por el Instituto de Publicaciones Navales y por el Instituto Naval de Conferencias.

La recreación literaria, la vocación intelectual, los afanes de investigación especializada de los autores se han volcado con entusiasmo en las páginas del Boletín del Centro Naval, como lo indica la importancia de los trabajos publicados durante los dos últimos años, circunstancia que ha llevado al Jurado pertinente a realizar una difícil aunque grata tarea para discernir los premios instituidos, los cuales, como es de práctica, entregaremos en este acto.

También haremos entrega del Diploma de Honor a los nuevos socios vitalicios reconocidos al 31 de diciembre último, y de las Medallas Bodas de Oro a los señores consocios que a la fecha han cumplido 50 años con nuestro Centro. Sobre este particular debo expresar el especial estado de ánimo que me conmueve por haberme concedido la Divina Providencia la gracia de presidir este significativo acto del aniversario de nuestra Institución, durante el cual recibirán las distinciones aludidas varios distinguidos consocios que en épocas ya lejanas fueron alumnos míos, algunos durante el curso de aplicación a bordo del buque escuela «Pueyrredón», otros en la inolvidable Escuela Naval y otros más en uno de los viajes de la gallarda y veterana fragata «Sarmiento». Aunque los recuerdo a todos, los tengo ahora a algunos de ellos físicamente más cerca, muy cerca de mi corazón.

Señoras y señores: pido disculpas por esta breve digresión. Mi espíritu se siente llevado a recordar acontecimientos de otros tiempos, acaso mejores, sin lograr disimular los sentimientos que me embargan; es que a veces, muchas cosas se conjugan para que así suceda.

Antes de finalizar, brindemos nuestro homenaje de recordación y de gratitud a aquel núcleo de marinos de 1882 que con su feliz iniciativa nos legaron este Centro Naval, nuestra simpática y querida casa, cuyo constante progreso y prestigio debemos perseguir con entusiasmo y firmeza desde cualquier lugar en que nos corresponda actuar. Muchas gracias.

Seguidamente se entregaron los premios a los autores de los mejores trabajos publicados en el Boletín de la Institución durante el período 1968-1969, que fueron los siguientes:

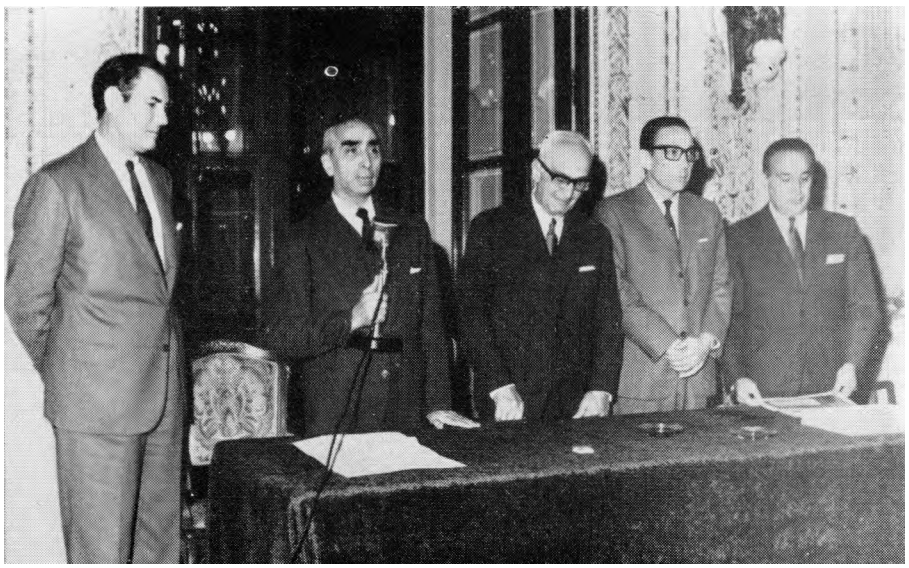
PREMIO «SARMIENTO» (bienio 1968-1969). *Diploma, Medalla de Oro y $ 1.000 Ley 18.188*: "ex aequo" a los capitanes de fragata Ernesto Julio De Simone y Alberto O. Casellas, por los artículos titulados "Intereses Argentinos en el Mar" y "A 50 años del Vicealmirante Storni", publicados en los números 675 y 681, respectivamente.

PREMIO «PIEDRA BUENA» (1969). *Diploma, Medalla de Plata y $ 500 Ley 18.188*: Al teniente de corbeta José Bernardo Bottini, por el articulo titulado "Algas Marinas Argentinas", publicado en el N° 681.

PREMIO «RATTO» (1969). *Diploma, Medalla de Plata y $ 400 Ley 18.188:* Al capitán de fragata Amílcar Jorge Funes, por el artículo titulado "Primera Regata del Fortuna", publicado en el N° 681.

PREMIO «JOSÉ B. COLLO». *Diploma, Medalla de Oro y $ 500 Ley 18.188:* Al almirante Isaac F. Rojas, por su artículo titulado "El agua y la energía, factores esenciales para dinamizar el progreso argentino. El ejemplo del Brasil", publicado en el N° 676.

El almirante Rojas, agradeciendo el premio acordado



En la oportunidad de recibir el premio "José B. Collo", el almirante Rojas hizo uso de la palabra y dijo:

Señor presidente del Centro Naval, señoras, señores:

La distinción con que el Centro Naval honra mi breve ensayo sobre el agua y la energía en nuestro país, y el ejemplo que nos da el Brasil, tiene para mí un significado muy grande al otorgárseme el premio «José B. Collo». Porque se traía del Centro Naval, noble institución que reúne a la mayor parte de los oficiales de marina de nuestra patria, de cuyas filas han salido muchos que enaltecen la cultura nacional. Y porque el premio luce el nombre de José B. Collo, distinguido intelectual argentino cuya vida y actividades científicas y docentes estuvieron estrechamente vinculadas a la Armada y a esta casa. Muchas generaciones de oficiales, entre las cuales se encuentra la mía, recibieron las lecciones del doctor Collo en la Escuela Naval, lecciones que nunca olvidaremos, pues ellas han dejado profundas y benéficas huellas en nuestra formación profesional y moral.

Me es también muy grato recibir este premio de manos del señor almirante Basílico, que asimismo fue nuestro profesor de balística en la Escuela Naval, y por cuyas enseñanzas estoy siempre agradecido.

Por último, no podría callar mi emoción por encontrarme rodeado de amigos, entre los que se cuentan muchos de mis queridos compañeros.

Señor presidente: muchas gracias por esta distinción que estimo tanto y que me hace sentir más unido, si cabe, a esta casa cuyo cumpleaños festejamos hoy. Muchas gracias.

De inmediato se entregaron los diplomas de honor a los nuevos socios vitalicios reconocidos en el último ejercicio, así como las medallas Bodas de Oro a los que cumplieron 50 años como socios; ellos son los siguientes, por orden de ingreso:

SOCIOS VITALICIOS - DIPLOMA DE HONOR

1 Capitán de navío odontólogo Martín Torres
2 Capitán de navío Guillermo Carro Cattaneo
3 Capitán de fragata Eduardo Cornil
4 Capitán de fragata Juan Leber
5 Capitán de fragata José M. Rapela
6 Capitán de navío Héctor Wilkinson Dirube
7 Contraalmirante Domingo R. Arambarri
8 Contraalmirante Iván Bárcena Feijóo
9 Capitán de fragata Raúl G. Duverges
10 Capitán de navío Ricardo P. Gaggino
11 Almirante Isaac F. Rojas
12 Capitán de fragata José Amejeiras Barrere
13 Capitán de corbeta Eduardo A. Gentile
14 Teniente de navío Horacio Marcó del Pont
15 Capitán de fragata I.M. Juan M. Miranda

16 Capitán de fragata Raúl P. Molteni
17 Capitán de fragata Carlos B. Montes
18 Capitán de navío Silvestre Valdés
19 Contraalmirante Alberto J. Frasch
20 Contraalmirante Luis Miguel García
21 Capitán de navío Luis M. Gianelli
22 Capitán de fragata Ernesto R. Piñeiro
23 Teniente de navío Julio P. Masseroni
24 Capitán de fragata Adolfo Schiaffino
25 Capitán de corbeta Ricardo Fago
26 Capitán de fragata Bernardo N. Rodríguez
27 Capitán de corbeta Miguel Bonacci
28 Capitán de fragata Manuel Fontal
29 Capitán de navío Santiago Mocagatta
30 Brigadier Juan G. Enemark Kay
31 Capitán de fragata Alberto J. Fonticelli
32 Capitán de corbeta Víctor I. Lanteri
33 Capitán de navío Enrique M. Molina Pico
34 Capitán de fragata Rafael Horacio Quijano
35 Capitán de fragata Marcelo R. N. Rodríguez
36 Capitán de fragata Manuel A. Valiente

50 AÑOS DE SOCIO - MEDALLA BODAS DE ORO

Capitán de fragata médico Ramón E. Goya
Capitán de fragata Rafael Bronenberg
Capitán de fragata Mario Leoni
Capitán de fragata ingeniero José C. Bertino
Capitán de fragata Jorge F. Denax
Capitán de navío Aureliano G. Lares
Capitán de corbeta Celestino Mattiazzi
Almirante Ernesto R. Villanueva
Contraalmirante Eduardo A. Aumann

COMIDA INTERCÍRCULOS

El 19 de mayo, a las 21 horas, se realizó, como es tradicional, la comida periódica entre los círculos Militar, de Aeronáutica y Centro Naval. En esta oportunidad la comida se realizó en nuestra casa y acompañaron a nuestro presidente, vicealmirante Basílico, los capitanes Rivolta, Magnoni, Lockart, Repetto Peláez, Adámoli, Fasce, Franco, Badens y teniente Prado, con señoras.

DÍA DE LA ARMADA - 17 DE MAYO

Adhiriendo a la celebración de los actos a realizar en este día, concurrieron el almirante Desimoni y los capitanes Roemhild y Badens a la ceremonia realizada ante el monumento al almirante Brown, depositando al pie del mismo una palma de flores.

DESIGNACIÓN DE VOCALES TITULARES

Han sido designados vocales titulares los señores vocales suplentes, capitán de fragata médico Jorge E. Fernández Fortuny y teniente de navío Mario F. Cazaux, en reemplazo del capitán de corbeta Diego Sánchez Sorondo y capitán de navío Luis R. Segura, respectivamente.

LICENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE

El señor presidente de nuestro Centro, vicealmirante Ernesto Basílico, con fecha 30 de mayo hizo uso de licencia por dos meses, aproximadamente, para trasladarse a los EE. UU. de Norteamérica.

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 20.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes, de 14 a 19

SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 9 a 20; sábados, de 9 a 12.

TESORERÍA: Lunes a jueves: de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

BIBLIOTECA: Lunes a viernes, de 11.30 a 18.30.

BIBLIOTECA RECREATIVA: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.30.

ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.

CONSULTORIO MÉDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.

ENFERMERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

PEDICURO: Miércoles, de 18 a 20.

SALA DE ARMAS: Profesor de Esgrima: Lunes a viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

SASTRERÍA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados, de 8 a 12. Anexo Centro Naval: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, de 8 a 12.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.30; sábados, de 8 a 13.

BAR: Diariamente, de 8 a 22, y domingos de 10 a 20.

PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 19.45; sábados, de 8.30 a 19.45.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

COMEDOR: Horario de entrada: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 22.30; sábados, de 12 a 15 y de 20 a 23.30.

DEPÓSITO DE BULTOS. Ver Mayordomo Delegación Tigre.

ANEXO CENTRO NAVAL: La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos en Secretaría.

P A N T E Ó N

HORARIO DE VISITAS

Lunes a sábado, de 7 a 12 y de 14.30 a 17

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Correo Argentino Central (B)
FRANQUEO PAGADO
Concesión Nº 4830
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 1023

TALL. GRÁF. BUSCHI S. A.

BUENOS AIRES

JULIO-SEPTIEMBRE 1970 — NÚM. 684

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

CAPACIDAD BIEN ORIENTADA

en pro de una gran industria Naval al servicio del país.

BUQUES DE GUERRA Y MERCANTES - MOTORES DIESEL AFNE - FIAT Y AFNE
SULZER - BOGIES Y LOCOMOTORAS DE MANIOBRA PARA FERROCARRIL
TURBINAS HIDRAULICAS - FUNDICION - MECANICA

ASTILLERO RIO SANTIAGO

100.000 t. de buques construidos, son fiel reflejo de su aptitud
y pujanza en la construcción naval.

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

Empresa de avanzada
en la Industria Naval Argentina

A.F.N.E.

Administración Central - Corrientes 672
Buenos Aires - T. E. 45-7031



INTEGRAL 5

FUNDADO EN MAYO DE 1882

.lul.—Sept. 1970

N° 684

VOL. LXXXVIII

AÑO LXXXIX

BOLETIN del CENTRO NAVAL

SUMARIO

Marinos ilustres: El almirante Atilio Sixto Barilari III

Los desplazamientos del alférez D. José María Sobral en las tierras antárticas..... 277
Capitán del Ejército Argentino
Alberto D. H. Scunio

La burocracia 293
Capitán de corbeta Enrique Ortiz De Marco.

El personal de los submarinos 307
Tenientes de navío Jorge O. Ferrer
y Ricardo H. Aumann

La operatividad terrestre y las inundaciones 319
Capitán de navio José Angel Alvarez

La nueva concepción del derecho y la conducción 327
Capitán de fragata abogado
Alvaro Gómez Villafañe

Hace ya un siglo y medio en las Malvinas 349
Capitán de corbeta l.M. Juan Alcides Plaza

Las comunicaciones mediocres 361
Capitán de corbeta ingeniero electrónico
Víctor H. Padula Pintos

Trazadores radiactivos 367
Teniente de fragata Eduardo Abel Román

Notas profesionales 377

Notas necrológicas 387

Asuntos internos..... 405

Registro de la Propiedad Intelectual N° 1.055.344

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Director:

Capitán de Fragata Ingeniero Naval

ISAAC WOLBERG

Corrector:

Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Diagramación:

Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Distribución y Relaciones Públicas:

Sr. JESUS MARTINEZ

Dirección y Administración:

FLORIDA 801
BUENOS AIRES
Teléfono: 31-1011

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

M A R I N O S I L U S T R E S



ALMIRANTE ATILIO SIXTO BARILARI
1857 - 1928

Almirante
Atilio Sixto Barilari

Nació el 6 de abril de 1857 en Bahía Blanca, a orillas del Atlántica, y tal vez su familiaridad infantil con el océano decidió la elección de su carrera.

Así fue como el 4 de marzo de 1870, a los 13 años de edad, se inició en las rutas del mar, dado de alta como aspirante en el vapor «Pavón». Niño aún, oyó tronar el cañón cuando aquella unidad tomó parte en los combates contra las baterías de López Jordán en La Paz durante la sublevación del caudillo entrerriano.

Luego de un año a bordo del «Pavón» pasó al «Pampa» y más tarde al «Rosetti», donde no faltaron las acciones de guerra, en las cuales su participación denodada le valió el ascenso a guardiamarina antes de cumplir los 16 años.

El flamante oficial fue destinado entonces al vapor «General Brown» donde a la sazón funcionaba la Escuela Naval, creada en octubre de 1872; el 4 de julio de 1873 fue promovido a subteniente de guerra y pasó al «Espora», en el cual tomó parte en la segunda jornada contra López Jordán, a las órdenes del capitán Enrique G. Howard. Su valiente comportamiento en esa campaña fue destacado varias veces, y cuando, continuando la lucha a bordo del «Pavón» contra los revolucionarios, su desempeño fue tan brillante que ganó la admiración de los mismos enemigos.

A principios de 1875 fue nombrado oficial de la escuadrilla del río Uruguay, donde el almirante Cordero le confió el mando del vapor «Concordia», y luego el del «Don Gonzalo» con el cual incursionó las costas del río y se batió bravamente en el arroyo Ñancay, donde derrotó completamente al enemigo, tomándole cuatro buques y varias embarcaciones menores.

En 1877, luego de un breve período en la Comandancia General de Marina, Barilari, destinado a la cañonera «Paraná», cambia el escenario de su actuación, pasando de los ríos, que hasta entonces habían sido testigos de sus hazañas, al vasto Atlántico.

Con ese buque viajó a Santa Cruz y participó en la tarea de dominar una sublevación de presos en Punta Arenas. Poco después formó parte

de la División Naval que, a las órdenes del comodoro Py, marchó a Santa Cruz a defender los derechos argentinos cuando el apresamiento, por fuerzas chilenas, del «Devonshire» en aguas argentinas produjo un rozamiento con el país hermano.

Después de haber zanjado pacíficamente ese litigio, prosiguió sus viajes y estudios y fue ascendido a teniente en febrero de 1879 en mérito a su valor y capacidad. Cuando, en junio de 1880, la cuestión de la capital de la República había llegado a hacer crisis, pidió su baja de la Marina y ofreció sus servicios al gobierno de la provincia de Buenos Aires.

Ésta lo nombró segundo jefe del regimiento de artillería que dirigía el comandante Ramón Falcon, que tuvo tan destacada actuación durante la defensa de la ciudad de Buenos Aires, en los combates de Los Corrales y Puente Alsina. Así permaneció alejado del servicio naval durante un año, hasta que en mayo de 1881 fue reincorporado.

A principios del año siguiente fue nombrado segundo comandante del ariete-torpedero «Maipú» y al ascender a capitán se lo confirmó como comandante.

En 1890 estalla la revolución cuya consecuencia fue que, aun derrotada ésta, significó el fin del gobierno contra el cual se había levantado.

Barilari fue el único oficial de Marina que no estaba complicado en ella, y el hecho por poco le cuesta la vida. No obstante, el mismo comandante de la escuadra sublevada reconoció y elogió la dignidad de su conducta, por lo que se le premió con el ascenso a capitán de fragata; en su foja de servicios figura esta promoción como registrada “en el campo de batalla”. Nada de exagerada era la expresión, pues su relevante actuación ante la rebelión del personal de su buque le valió ser gravemente herido.

Durante su convalecencia revistó como secretario de la Junta Consultiva de Marina, y en 1892 se le confió el comando del acorazado «Libertad» que cambió al año siguiente por el del crucero «25 de Mayo».

Jefe en la Escuadra de Instrucción en 1895, ascendió a capitán de navío y pasó a ser jefe de la Segunda División Naval, a la que imprimió el sello de dinamismo e incansable actividad que caracterizaron toda su existencia. Poco después fue designado comandante en jefe de la Escuadra de Instrucción y ejerció diversos cargos de elevada responsabilidad hasta que en 1905 se lo nombró jefe del Arsenal del entonces Puerto Militar.

Tras dicha jefatura, durante la cual nuestra primera base naval hizo grandes progresos hacia su desarrollo futuro, pasó a ser vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina. En 1910 fue promovido a vicealmirante y designado director general de Maniobras.

En 1918 solicitó su pase a retiro, ya con el grado de almirante, con casi 52 años de servicios.

Durante toda su carrera luchó, para decirlo con sus propias palabras, "con toda la fuerza de mi voluntad y las energías de mi carácter para que nuestra marina de guerra alcance la formación orgánica que le corresponde... constantemente preocupado de todo cuanto se refiere a los elementos que deben constituirla, si ha de tenerse en cuenta su necesidad e importancia para la defensa del país; su influencia y eficacia como medio de civilización; su conveniencia para proteger el comercio marítimo; su poder como garantizadora de la paz y respeto nacional; sus funciones como instrumento útil y necesario en el mecanismo del gobierno, y, finalmente, de cómo es el reflejo de la grandeza y civilización de un país".

Estas palabras, que parecen de hoy, fueron dichas por Barilari al agradecer una demostración en ocasión de su ascenso a vicealmirante, en 1910.

Del justo prestigio que su férreo sentido del deber y la nobleza de su carácter le habían ganado, da idea el hecho de que, diez años después de su retiro, en ocasión de cumplir los 70, fue objeto de un homenaje extraordinario, promovido por el Centro Naval, que debió realizarse en casa del almirante, a causa del precario estado de su salud.

Un año más tarde, el 11 de mayo de 1928 fallecía, dejando, como dijo el almirante Fliess, presidente del Centro Naval, su insignia de almirante sin arriar, señalando la ruta del honor, de la disciplina y del deber.

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación

General de Brigada D. ROBERTO MARCELO LEVINGSTON

Sr. Comandante en Jefe de la Armada

Almirante D. PEDRO A. J. GNAVI

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:
Vicealmirante ERNESTO BASILICO

Vicepresidente 1°:
Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vicepresidente 2°:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:
Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ FAZ

Protesorero:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE

Vocales titulares:

Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Navío I. M. ADOLFO M. ROEMHILD
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Fragata ISMAEL D, MOLINA
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARÍA
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNANDEZ FORTUNY
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares;
Capitán de Corbeta NÉSTOR A. BERTONI
Capitán de Navío Contador HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ

Revisores suplentes:
Capitán de Corbeta EDUARDO O. INVIERNO
Teniente de Fragata JULIO JORGE AGUERRE

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

INTERIOR:

Presidente:

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vocales:

Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNÁNDEZ FORTUNY
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE

— *Edificio:*

Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNÁNDEZ FORTUNY

— *Panteón:*

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE

— *Peluquería* y *Baños:*

Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO

— *Personal:*

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA

HACIENDA

Presidente:
Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ PAZ

Vocales:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DEPORTES

Presidente:
Capitán de Navío I. M. ADOLFO J. ROEMHILD

Vocales:
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL
Capitán de Navío JONÁS L. SOSA *(Adscripto)*
Capitán de Navío JORGE H. SUÁREZ (*Adscripto*)
Capitán de Fragata RAFAEL J. SERRA *(Adscripto)*
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR *(Adscripto)*
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN (*Adscripto*)

— *Yachting:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:
Capitán de Navío JONÁS L. SOSA

Vocales:
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL

— ***Esgrima:***

Inspector de la Sala de Armas:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR

Delegado de Esgrima suite la FECBA:
Capitán de Navío JORGE H. SUÁREZ

— *Tiro* y *Caza Deportiva:*

Delegado:
Capitán de Fragata RAFAEL J. SERRA

— *Golf:*

Inspector de la Jaula de Golf:
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN

— *Ccmpo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Fragata BORIS L MARIENHOFF
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARIA

Vocales:
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO
Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER

MAR DEL PLATA

Capitán de Navío LUIS MANRIQUE

USHUAIA

Capitán de Navío JUSTO G. PADILLA

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNANDEZ FORTUNY

COMISIÓN DE DISCIPLINA Y REINGRESOS

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Vicealmirante CONSTANTINO G. ARGÜELLES

Vicepresidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:

Capitán de Navío Odontólogo ÁNGEL P. BINAGH1

Vocales:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORRELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Ingeniero JUSTINIANO ALLENDE POSSE

Vicepresidente:

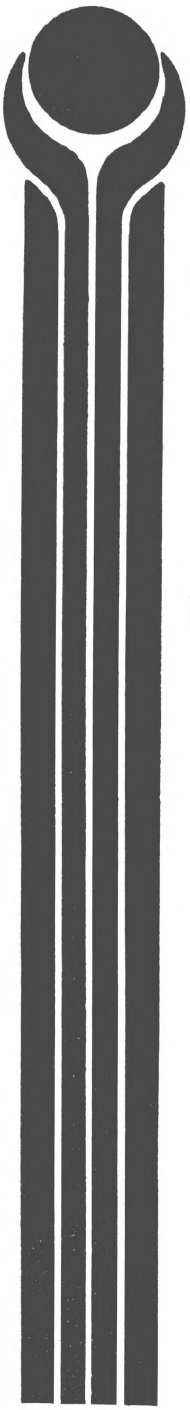
Doctor ISIDORO RUIZ MORENO

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Vicealmirante FRANCISCO LAJOUS
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI
Ingeniero ENRIQUE BUTTY
Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI
Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA



lo que Ud. necesita para su hogar y su economía lo espera en

$ados BUENOS AIRES
Av. Antártida Argentina entre 3 y 5 (Retiro)

$ados PUERTO BELGRANO
Prolongación Bdo. de Irigoyen esq. Colón - Punta Alta

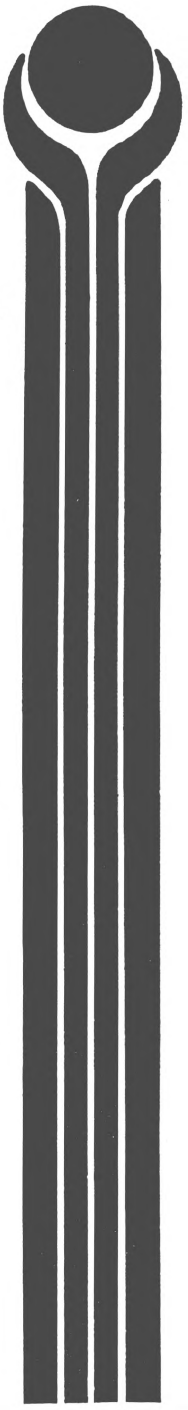
$ados BAHIA BLANCA
Sarmiento 20

$ados LA PLATA
Calle 45 Nº 377 (entre 2 y 3)

$ados MAR DEL PLATA
Alberti 2555

$ados ZARATE
Rivadavia 335

$ados USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona





ELMA "hace" grandes obras públicas!

ELMA está trayendo todo el equipo para la gigantesca obra de El Chocón.
Participa en el equipamiento de la central atómica de Atucha.
ELMA trata bien a la carga y mejor a los cargadores. El delicado material transportado ha llegado sin averías ni problemas. ELMA sabe trabajar.

Siempre hay un buque de ELMA desde o hacia el puerto que a Ud. le interesa.

MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

RESERVA DE BODEGA	
CARGAS FRIGORIFICAS 31-1396 - 5816	IMPORTACION 32-6684 - 31-7189
CARGAS A GRANEL 31-8972 - 32-9280	PASAJES 31-2493 - 3181 - 32-7809
CARGAS GENERAL 31-0270 - 31-1353 - 2365	PUERTO Y ESTIBA 32-5428 - 6270 - 9370

Fletes e Informes: Corrientes 389,
Tel. 32-4861/8111, Buenos Aires
Agentes Generales de Mitsui O.S.K. Lines.
Agentes Generales de Pasajes de Messageries Maritimes y de French Line.

ELMA

Seguridad y eficiencia en el mar.

PANTEON CENTRO NAVAL

Se comunica a los señores socios que tengan parientes en el Panteón de la Institución y depositados en ataúdes a partir de los años 1955–1956, que deberán iniciar los trámites para el retiro de los mismos en la Secretaría del Centro.

HORARIO DEL PANTEON

Lunes a sábado, de 7.30 a 12 y de 15 a 18 horas.

Domingos y feriados, de 8 a 12 horas.

ASTILLEROS

PRINCIPE, MENGHI & PENCO

S. A.

Una empresa que demuestra confianza en el país

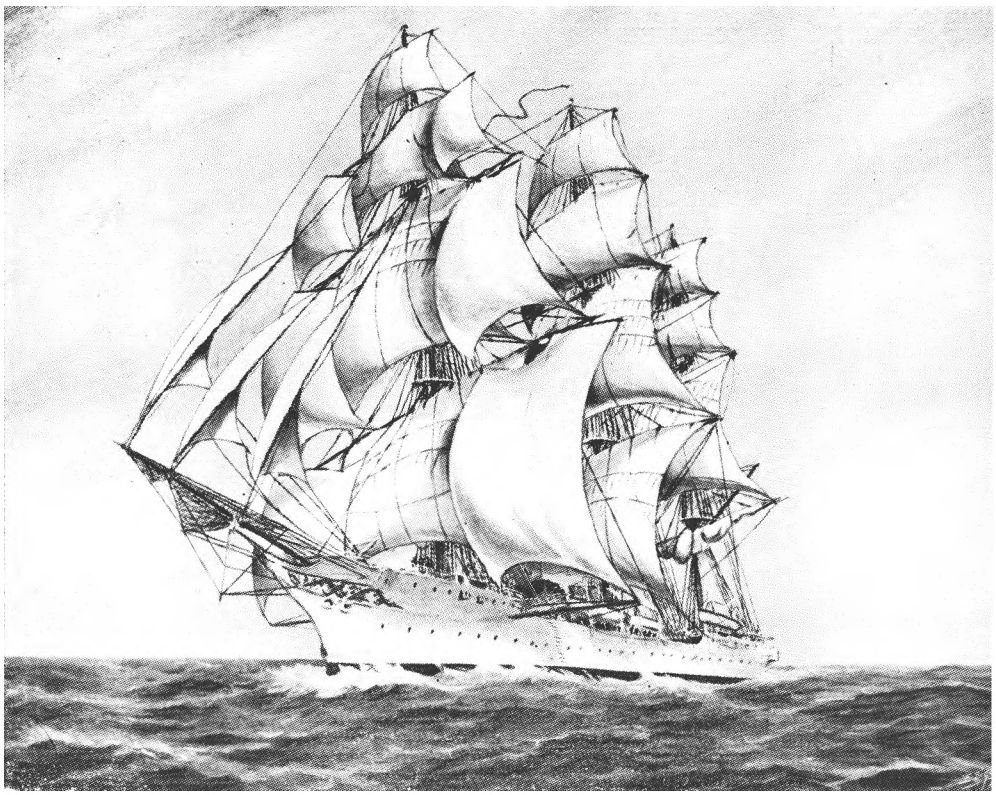
CONSTRUCCION DE BUQUES HASTA 10.000 Tpb

REPARACIONES – TRANSFORMACIONES

Ribera Sud del Riachuelo – Tel. 22-3695/7346 – Isla Maciel

LAMINA

LA FRAGATA A.R.A. "PRESIDENTE SARMIENTO" A TODA VELA



Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina, Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: 20,00 $ Ley 18.188 el ejemplar.

Edición común: 4,00 $ Ley 18.188 el ejemplar.

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27.

CENTRO NAVAL

Instituto de Publicaciones Navales

Córdoba 547 31-1011, Int. 27 Buenos Aires

Horario: de 15 a 20 horas

Libros en venta
en el Instituto de Publicaciones Navales

1. **ESTRATEGIA Y PODER MILITAR,** del capitán de navío A.R.A. Fernando A. Milia. 3.— $ Ley 18.188.

2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL,** del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. 0,50 $ Ley 18.188.

3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA,** del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. 5.— $ Ley 18.188.

4. **LA NOVELA DEL MAR,** del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. 2,50 $ Ley 18.188.

5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS,** del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 4.— $ Ley 18.188.

6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA,** del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. M. Panzarini. 8.— $ Ley 18.188.

7. **EL SOCIALISMO,** del profesor Ludwig von Mises. 9.— $ Ley 18.188.

8. **PERT - ANÁLISIS DE LA RED EN LA PLANIFICACIÓN, PROGRAMACIÓN Y CONTROL,** del capitán de navío A.R.A. Gerardo A. Sylvester y capitán de fragata A.R.A. Juan M. I. Sosa Escalada. 6.— $ Ley 18.188.

9. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS,** del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. 5.— $ Ley 18.188.

10. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA,** del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,50 $ Ley 18.188.

11. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA,** de Hebe Boyer. 4.— $ Ley 18.188.

12. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS,** del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. 3.— $ Ley 18.188.

13. **INTERESES MARÍTIMOS ARGENTINOS,** de los autores contraalmirante A.R.A. Francisco L. D. Morell, doctor Aurelio González Climent, ingeniero Luis E. G. Segabache, doctor Carlos I. C. García Terán, doctor Antonio R. Mathe (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. 5,50 $ Ley 18.188.

14. **GAUCHOS Y MARINEROS,** del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. 2,80 $ Ley 18.188.

15. **TERMODINÁMICA,** del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. 40 $ Ley 18.188.

16. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA,** de W. Martin. 4,75 $ Ley 18.188.

17. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO,** del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 3,80 $ Ley 18.188.

18. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»,** reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 3,50 $ Ley 18.188.

19. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «PRESIDENTE SARMIENTO» A TODA VELA,** reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista. 20 $ Ley 18.188. Edición común: 4 $ Ley 18.188.

DELEGACION TIGRE

Se hace saber a los señores consocios que la Delegación Tigre permanecerá cerrada los días lunes y medio día del martes, por la mañana.

El Instituto de Publicaciones Navales

distribuye y vende los libros

del

Departamento de Estudios Históricos Navales

★

LIBROS EN VENTA

1. **LA MARINA EN LA MONEDA ROMANA,** del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 3.— $ Ley 18.188

2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA,** de Ánjel Justianano Carranza. (4 tomos.) 29.— $ Ley 18.188

3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI,** de Tulia Piñero ..... 10.— $ Ley 18.188

4. **SAN MARTÍN Y EL MAR,** de A. Braun Menéndez, H. F. Burzio, A. D. Bernard, T. Caillet-Bois, A. Gargaro, J. F. Guillén, J. P. Otero, H. R. Ratto, B. Villegas Basavilbaso y T. Guido. 10.— $ Ley 18.188

5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA,** por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio ..... 7.— $ Ley 18.188

6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817-1819,** de V. Mario Quartaruolo .... 7.— $ Ley 18.188

7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA,** de Ricardo Piccirilli ..... 8.— $ Ley 18.188

8. **AMÉRICO VESPUCIO,** de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica. ... 18.— $ Ley 18.188

9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO,** de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley 18.188

10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLÉMICA,** del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter ..... 8.— $ Ley 18.188

11. **EL RÍO PARANÁ EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS,** de Oscar Luis Ensinck ..... 7.— $ Ley 18.188

12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTíN GARCíA,** de Luis E. Argüero ..... 7.— $ Ley 18.188

13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA,** del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 9.— $ Ley 18.188

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN,** del capitán de fragata Héctor R. Ratto ..... 2,50 $ Ley 18.188

15. **CAPITÁN DE NAVíO HIPÓLITO BOUCHARD,** del capitán de frataga Héctor R. Ratto ..... 2,50 $ Ley 18.188

16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO,** de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley 18.188

17. D. **FRANCISCO DE GURRUCHAGA,** de Bernardo Frías. 2,50 $ Ley 18.188

18. D. **JUAN LARREA,** de Pedro Isidro Garafia. 2,50 $ Ley 18.188

19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE,** de Enrique Zaracóndegui ..... 2,50 $ Ley 18.188

20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y GOBERNANTE,** de Juan Hilarión Lenzi. 10.— $ Ley 18.188

21. **BIOGRAFíAS NAVALES (45 semblanzas de marinos),** de Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello ..... 8.— $ Ley 18.188

22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR,** de Raúl A. Entraigas ..... 10.— $ Ley 18.188

23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA Y AMERICANA,** de F. Lajous, P. E. Martí Garo, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Penas, R. A. Muzzio, V. M. Quartuaruolo y H. F. Burzio. 10.— $ Ley 18.188

24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS,** de Héctor Pedro Blomberg, ilustraciones de Emilio Biggeri .... 20.— $ Ley 18.188

25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC,** de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza ..... 6.— $ Ley 18.188

26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY,** del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartuaruolo. 6.— $ Ley 18.188

OPERACIONES

EN TESORERIA

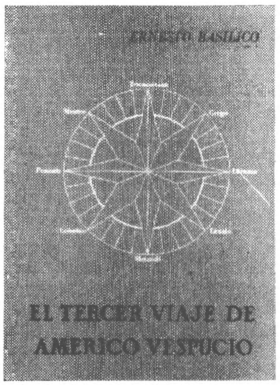
INDICACION DEL NUMERO DE SOCIO

Señor asociado:

Para dar mayor comodidad y uniformidad en todas las secciones, a partir del día 2 de noviembre de 1970, en todas las operaciones que realice en la Tesorería deberá indicar su número de socio.

Se le solicita que cuando concurra a la Tesorería actualice su firma en un nuevo registro habilitado a tal fin, oportunidad en que se le hará entrega de la credencial recordatoria de su número de socio.

ERNESTO



BASILICO

EL TERCER VIAJE DE AMERICO VESPUCIO

Vespucio no descubrió el Río de la Plata, ni la Patagonia, ni las Malvinas

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,80 Ley 18.188

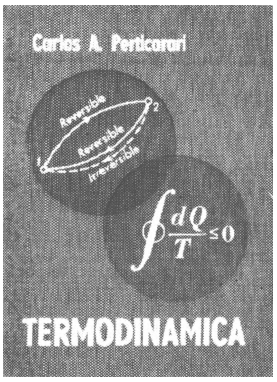
Presentación:
Papel ilustración.
144 páginas ilustradas.
Encuadernación
con tapas
en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de
la Armada y en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones Navales,
Córdoba 547,
Buenos Aires,
tel. 31-1011, int. 27

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

CARLOS A. PERTICARARI

TERMODINAMICA



Desarrollo teórico de la materia con ejercicios de aplicación práctica

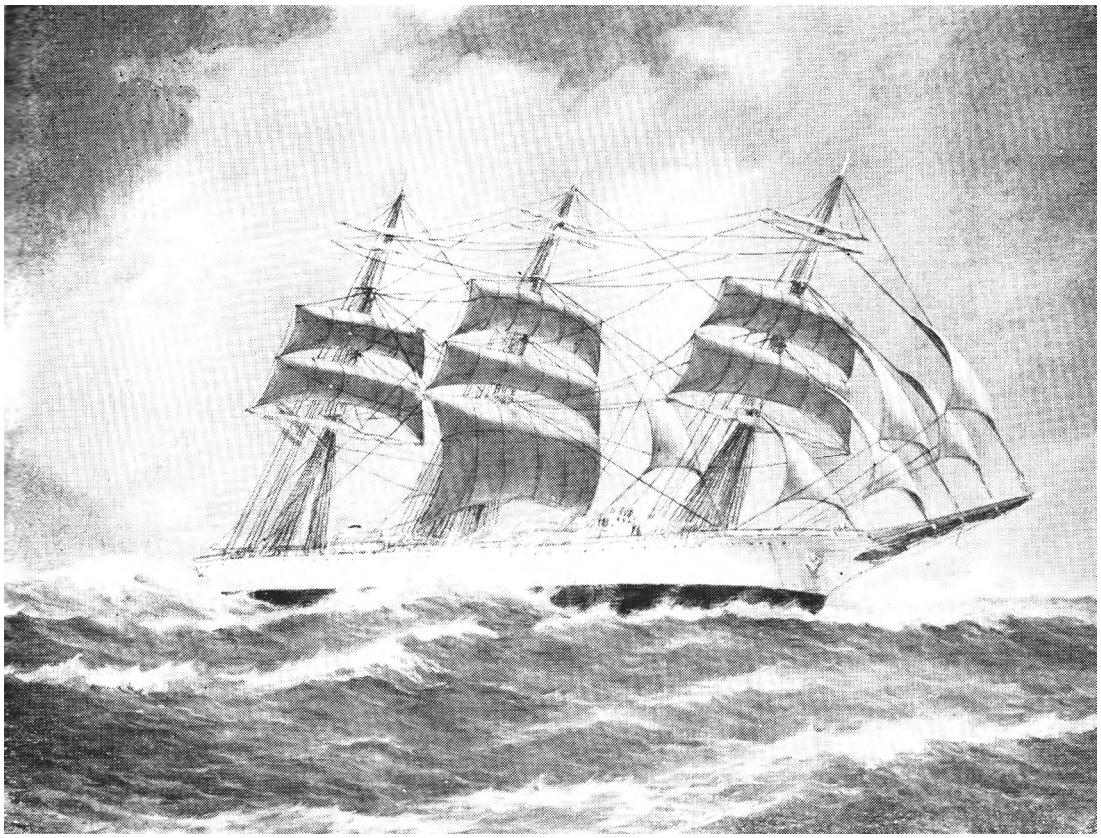
Presentación:
Papel ilustración.
690 páginas
con numerosas figuras.
Tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada
y en la oficina del Instituto
de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
tel. 31-1011, int. 27

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 40 Ley 18.188

LÁMINA

FRAGATA A.R.A. "LIBERTAD"



Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista, en carpeta especial: 20 $ ley 18.188 el ejemplar

•

Edición común en carpeta común:
4 $ ley 18.188 el ejemplar.

•

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal, teléfono 31-1011, int. 27.



FERNANDO A. MILIA
Contraalmirante
de la Armada
de la República Argentina

GAUCHOS Y MARINEROS

Este libro tiene como fondo de escena el cielo argentino, como base de todos sus planos el mar de la patria, como figuras sobresalientes los buques de la Armada Nacional y como personajes los gauchos marineros que velan por la soberanía del país. La gran protagonista es la Marina de Guerra Argentina; señora de túnica azul y blanca, dueña del mar y los navíos, madre sacrosanta de los gauchos marineros.

Presentación:

Papel obra de 1ª • 174 páginas

Encuadernación con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:

En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales • Córdoba 547, Capital Federal

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 2,80 $ ley 18.188.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

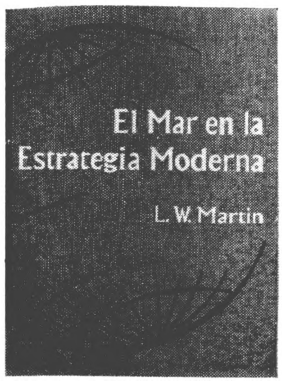
EL MAR
EN LA
ESTRATEGIA MODERNA

L. W. MARTIN

- *Análisis del pasado con acción sobre el presente.*
- *Apreciación de los materiales, circunstancias y sucesos de la actualidad.*
- *Previsiones que intentan poner luz en la oscuridad de los acontecimientos futuros.*

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 4,75 Ley 18.188

Presentación:
Papel obra de 1ª.
216 páginas.
Encuadernación
con tapas
ilustradas
en colores.



Adquisiciones:
En los destinos
de la Armada y
en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones
Navales,
Córdoba 547,
Buenos Aires,
tel. 31-1011, int. 27

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval deberán presentarse escritas a máquina, a dos espacios, de un solo lado del papel, indicando al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes. Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco o transparente, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura. La extensión máxima del artículo será de 25 páginas del Boletín.

Las colaboraciones deben venir firmadas y con nota dirigida a la Dirección del Boletín, con la aclaración de firma y grado si el autor es militar, domicilio y teléfono, adjuntando además un resumen del artículo, no mayor de 100 palabras. No se autorizará el uso de seudónimos en su publicación.

Para poder optar a los premios establecidos para las mejores colaboraciones publicadas, los trabajos deberán ser originales y no haber sido difundidos por ningún otro medio. No se considerarán incluidas en la limitación que antecede las conferencias que no hayan tenido otra difusión que la del acto en que se pronunciaron.

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de 5 $ Ley 18.188 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 100 y el mínimo de 30 $ Ley 18.188.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

Su adjudicación se hará bianualmente, en los años pares, y considerando los trabajos publicados en el respectivo bienio.

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

Su adjudicación se hará bianualmente, en los años impares, y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

c) *PREMIO "PIEDRA BUENA".*

Diploma, medalla de plata y 500 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

d) *PREMIO "RATTO".*

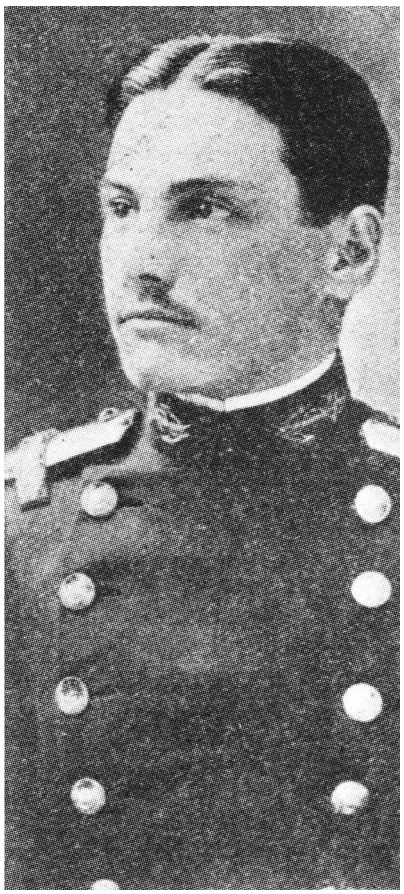
Diploma, medalla de plata y 400 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

e) *PREMIO "JOSÉ B. COLLO".*

Diploma, medalla de oro y 500 $ Ley 18.188.

Premio especial, no periódico, para autores de artículos no encuadrados en las normas en vigor pero que posean un valor excepcional.



Los Desplazamientos del Alférez D. JOSE MARIA SOBRAL en las TIERRAS ANTARTICAS

Por el Capitán del Ejército Argentino
ALBERTO D. H. SCUNIO

Durante su estada en la Antártida hace cinco años, nuestro colaborador y camarada rindió un arduo homenaje personal al inolvidable alférez Sobral, recorriendo a pie los mismos lugares que aquél había explorado en 1902 y 1903, revivien-do así, paso a paso, esa extraordinaria hazaña.

Desde los primeros tiempos de nuestra vida independiente los barcos argentinos operaron en los mares antárticos. Esta actividad fue "in crescendo" con los años, cuando los dividendos que arrojaba la caza de focas y ballenas incrementó el haber de las compañías de pescadores que hendían con sus quillas las aguas polares. El hecho de que la mayoría de ellas fueran clandestinas, determinó que casi todas esas exploraciones antárticas permanezcan desconocidas para la historia argentina en el continente blanco.

Los libros de bitácora de esos exploradores se guardaron celosamente buscando no divulgar la ubicación de las ricas foquerías, o fueron quemados o no se escribieron, privando al historiador de datos preciosos.

De allí que la presencia del alférez D. José María Sobral tenga la extraordinaria trascendencia que con justicia se le asigna, pues fue el primer argentino que posó su planta en la Antártida en forma que puede ser probada científicamente. Evidentemente no es el primero, pero es el que con su acción en esas latitudes inició la definitiva conquista histórica de la Antártida para la argentinidad.

Esta epopeya comenzó el 13 de febrero de 1902 cuando el «Antarctic», un ballenero sueco de 220 toneladas que transportaba a la expedición científica de Nicolás Nordenskjöld, enfrentó la tierra helada de la isla Snow Hill, ubicada al W. de la isla Ross.

En la parte septentrional de la misma el jefe de la expedición instaló lo que Sobral llama en sus escritos "Estación de Invierno"; una casa de madera de 6 x 4 m, sin tabiques divisorios, desde la cual se hicieron innumerables estudios científicos de trascendente valor, como también varias marchas por el hinterland antártico, destinadas a reconocer el habitat más agresivo e inhóspito que el hombre ha enfrentado sobre la tierra.

Estas marchas fueron registradas por Sobral en un diario que, si bien al autor le consta que existe, aún no ha podido encontrarlo. Extractado del mismo, este emprendedor pionero publicó en 1904 un libro al que tituló *Dos años entre los hielos,* hoy difícil de conseguir, y en el que figuran asentados los movimientos de las patrullas sueco-argentinas por la zona de isla Ross, canal Príncipe Gustavo y sobre la hoy llamada barrera de Larsen, inmenso desierto de hielo liso cuyos límites se funden con el horizonte; una de las partes del mundo más difíciles de transitar.

Esos derroteros fueron los que trató de seguir el autor de estas líneas en el invierno de 1965, buscando determinar lo más exactamente posible los lugares visitados por Sobral. No lo logró en toda la medida de sus deseos, pues el estado del hielo de mar en aquella fecha no le permitió acercarse a isla Cockburn, Seymour y Snow Hill.

Este hielo al este de isla Ross, estaba ausente al sur de los 64° S. como también por el sur de la misma faltaba al este de los 58 ° W. impidiendo el acceso de hombres y medios a la zona donde está ubicada la Estación de Invierno.

Pero el resto de las rutas de Sobral pudo ser estudiado sobre el terreno mismo, para lo cual en ese invierno el autor marchó 1077 km por los hielos e islas de la península antártica con temperaturas que llegaron a veces a —42° C.

Algunos de estos lugares fueron fotografiados con toda exactitud, otros, determinados con bastante aproximación.

Esto último ha ocurrido cuando las líneas de Sobral no son lo suficientemente explícitas acerca del lugar donde se encontraba.

Primera salida

La posición insular de la Estación de Invierno determinó que la primera de las salidas de los expedicionarios se efectuara en una de las dos embarcaciones, que el «Antarctic» había dejado en Cerro Nevado para el servicio de estos valerosos pioneros de la ciencia.

Salieron el sábado 11 de marzo de 1902 Nordenskjöld, Jonasen y Sobral rumbo a la isla Lockyer, con la finalidad de instalar un depósito de víveres para hombres y perros. Estos depósitos son muy comunes en el continente blanco y su ubicación se da a conocer a las naciones para que todos los expedicionarios sepan dónde se pueden encontrar medios de subsistencia en caso de necesidad.

Empero este depósito no debió haber sido de consideración, dado que Sobral describió que estaban "provistos de víveres para 6 días" [1],

[1] José María Sobral: *Dos años entre los hielos.* Buenos Aires, 1904, pág. 131.

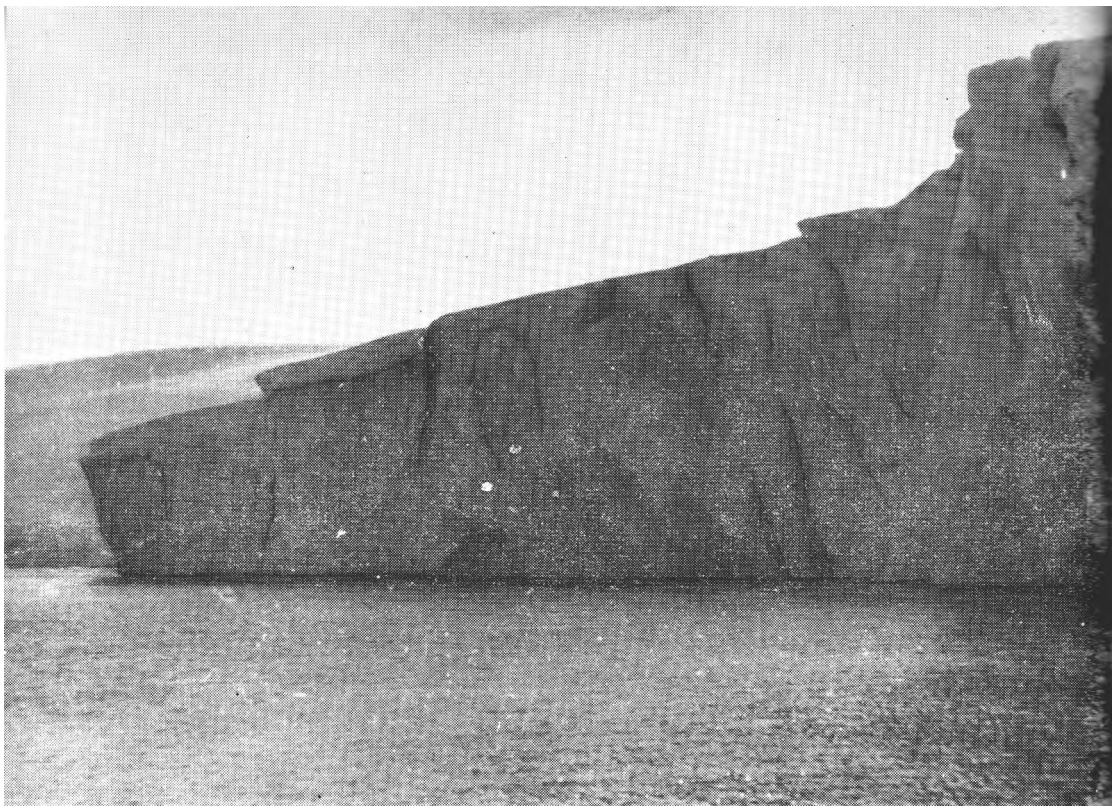


Foto 1

BORDE DE LA BARRERA DE LARSEN EN INMEDIACIONES DE LA ISLA CHRISTENSEN

A no más de 500 m. de este lugar, Sobral ascendió desde el mar de Weddell a la barrera de Larsen, el 9 de octubre de 1902 en horas de la tarde.

verdadera temeridad hija de la falta de experiencia, pues en el Septentrión de la península de Trinidad los temporales se desatan casi instantáneamente y los registros meteorológicos han debido incluir algunos que han durado varias semanas.

Durante esos lapsos, el explorador debe permanecer en su carpa o refugio, pues cuando el viento sopla a más de 50 km/h arrastra tal cantidad de nieve que no se ve absolutamente nada a un metro.

Además de los implementos de navegación se cargaron en la barca un trineo, cinco perros, una cocina, una bolsa cama para tres personas y una carpa[2].

La expedición inició su marcha aquel día bien temprano avanzando por un mar al cual, desde la proa del bote, había que librar de hielo a golpes de bichero.

[2] *Op. cit.*, pág. 132.

Si bien, dado que la formación del hielo que cubría todo el mar uniendo Cerro Nevado, Isla Ross (Monte Haddington) y el islote Lockyer era de muy reciente data, los inconvenientes de la marcha fueron en aumento, determinando que a las 1800 hs debieran detenerse para pasar la noche sobre el campo de hielo flotante sin haber alcanzado su objetivo.

Al día siguiente (12 de marzo) los expedicionarios continuaron la penosa navegación rumbo a Lockyer, pero el endurecimiento del hielo de mar determinó que al fin resolvieran abandonar su empeño.

A tales efectos desembarcaron los víveres y el trineo sobre el hielo —que para aguantar esa carga debería tener ya 20 ó más cm de espesor, el mínimo de seguridad aceptable— y cargándolo todo en aquél se dirigieron a Isla Ross (Haddington), donde en el lugar que denominaron Cabo Depósito, dejaron apiladas y protegidas las provisiones que llevaban.

Esta marcha fue de 5 km de ida y otros tantos de vuelta y el peso que arrastró el trineo no debió haber superado los 150 kg, pues dice Sobral que los perros eran 5 y cada uno de ellos arrastra su propio peso. Siendo el peso de la raza que estos expedicionarios traían de 30 kg promedio, se puede inferir que en Cabo Depósito no debieron quedar mucho más de 50 kg de víveres. El resto lo absorbió el peso del trineo y los otros implementos que los exploradores incluyeron en el desplazamiento.

Ya de regreso Sobral y sus hombres, todos muy cansados, armaron su carpa sobre el hielo del mar, donde rendidos se quedaron dormidos en su triple saco.

Se debe estar muy seguro del espesor del hielo para descansar sobre el mar. A partir del medio metro ya se puede considerar con seguridad que uno amanecerá al día siguiente con vida. Porque esa noche —13 de marzo— Sobral y sus hombres casi encuentran la más horrible de las muertes al abrirse el hielo y casi se hunden en las profundidades del canal...

El 14 fue un día hermoso, cosa que permitió a los exploradores reponerse un tanto de las fatigas de una noche en vela y lanzando el bote al agua navegaron de regreso a la Estación de Invierno.

Tal fue la primera salida al hinterland antártico de Sobral y sus acompañantes.

Segunda salida

En la primera mitad de julio de 1902 la Estación de Invierno fue

testigo del alistamiento previo a la que habría de ser la segunda expedición de Sobral en la Antártida [3].

En esta salida no se llevaron embarcaciones, pues desde mayo el mar estaba total y sólidamente congelado. En la zona de península de Trinidad este proceso comienza en marzo y concluye en mayo, donde luego de varios intentos que los huracanes frustran, el manto helado cubre todo el mar que barre las costas orientales de la península antártica.

La altura de esta capa de hielo se ha ido incrementando en ese lapso y al fin alcanza espesores que oscilan (en esa zona) entre 50 cm y 1 m; es de gran dureza y si se ha constituido en un mar libre de hielos es absolutamente lisa, facilitando enormemente la marcha. Empero cuando el hielo se forma aprisionando pequeños tempanitos, la superficie de ese mar helado es absolutamente irregular, siendo imposible que pasen trineos y la misma locomoción a pie es penosísima y peligrosa.

Aproximadamente al mediodía del 25 de julio de 1902 la patrulla

[3] *Op. cit.,* pág. 157.

inició el desplazamiento en dirección a la Isla Ross (Monte Haddington). Estaba compuesta por Sobral, Nordenskjöld, Jonasen y Akerlund, los cuales marcharon sobre esquíes mientras las cargas fueron conducidas en un trineo arrastrado por cinco perros.

La finalidad perseguida en esta salida, que se efectuó con una temperatura promedio de — 32° C, fue comprobar la posibilidad de intercomunicarse mediante el empleo de cohetes, como también verificar el rendimiento de los equipos que estos temerarios expedicionarios utilizarían en las marchas de gran aliento que pensaban realizar más adelante.

"A las 4 horas de camino llegamos a nuestro destino" [4], apuntó Sobral en su diario, cosa que permite inferir que se detuvieron a una distancia que osciló entre 12 y 16 km sobre la costa sur de Isla Ross. La experiencia del autor dicta que un trineo tirado por 11 perros progresa, sobre ese hielo y con buen tiempo, a razón de 4 km por hora. En esa oportunidad y con esas condiciones, Sobral marchó con un trineo tirado por 5 perros, por lo cual se puede inferir que su velocidad de avance fue de algo menos de 4 km por hora.

[4] *Op. cit.,* pág. 138.

Foto 2

LA BARRERA DE LARSEN AL SUR DEL NUNATAK FOCA

Fotografía tomada desde el mismo. La flecha indica el lugar por donde pasaron Sobral y sus compañeros rumbo al SW en dirección al cabo Frammes. Se la determinó en base a que por ese punto pasa la línea recta entre Christensen y cabo Frammes.



Estas consideraciones permiten suponer con bastante exactitud que Sobral en esta su segunda salida, alcanzó un lugar de la Isla Ross ubicable en el terreno con solo un error de 4 km, una distancia que en la Antártida y a estos efectos puede considerarse como insignificante.

El 26 de julio los expedicionarios se dirigieron más al suroeste. Mientras Nordenskjöld y Jonasen exploraban el seno de la amplia bahía que se recorta en la Isla Ross frente a Snow Hill, Sobral y Akerlund se dirigieron al cabo sur de la misma, al parecer sin acercarse a él pues Sobral no expresa que lo haya alcanzado. "Se veían enormes promontorios de basalto descubiertos de nieve y todo estaba lleno de piedras fragmentadas de la misma clase" [5].

La noche del 26 se hizo la experiencia prevista con los cohetes, la cual arrojó resultados positivos.

El 27 de julio a las 10 de la mañana la patrulla inició la marcha de regreso, es decir, una hora después del amanecer, dado que en ese mes el sol asoma a las 9 y se pone a las 15. Antes y después de esas horas es noche cerrada, siendo peligrosísimo marchar aunque haya luna llena y 0/8 de nubosidad.

Nada dice el diario de Sobral sobre el retorno a la base, pero dado que luego el autor se extiende en consideraciones de tipo descriptivo se puede extraer que éste se hizo en el mismo tiempo y sin novedad.

Tercera salida

"Al terminarse el mes de agosto se pensó en una excursión hacia Cabo Depósito" [6]. El objeto de la misma era determinar el estado del hielo del mar más allá de la isla Lockyer y las condiciones en que se encontraban los víveres almacenados en Cabo Depósito, puestos allí en el mes de marzo de ese año.

Así fue que el 30 de agosto se inició la marcha, presumiblemente a las 10, momento en que el sol asoma un octavo de su disco, y se arrastra sumergido en el horizonte hasta las 14, en que se pone dejando a la Antártida sumida en las sombras donde emergen fantasmales témpanos varados o islas heladas. Es la época de los días más breves. Luego de agosto, los días se alargan cada vez más.

La patrulla estuvo integrada por Sobral, Nordenskjöld y Jonasen e incluía un trineo que arrastraba una carga de I50 kg de víveres, medicinas, ropas y la carpa, tirado por tan sólo tres perros. Esta escasez de animales obligó a los expedicionarios a arrastrar ellos mismos al

[5] *Op. cit.* pág. 159.

[6] *Ibid.,* pág. 168.

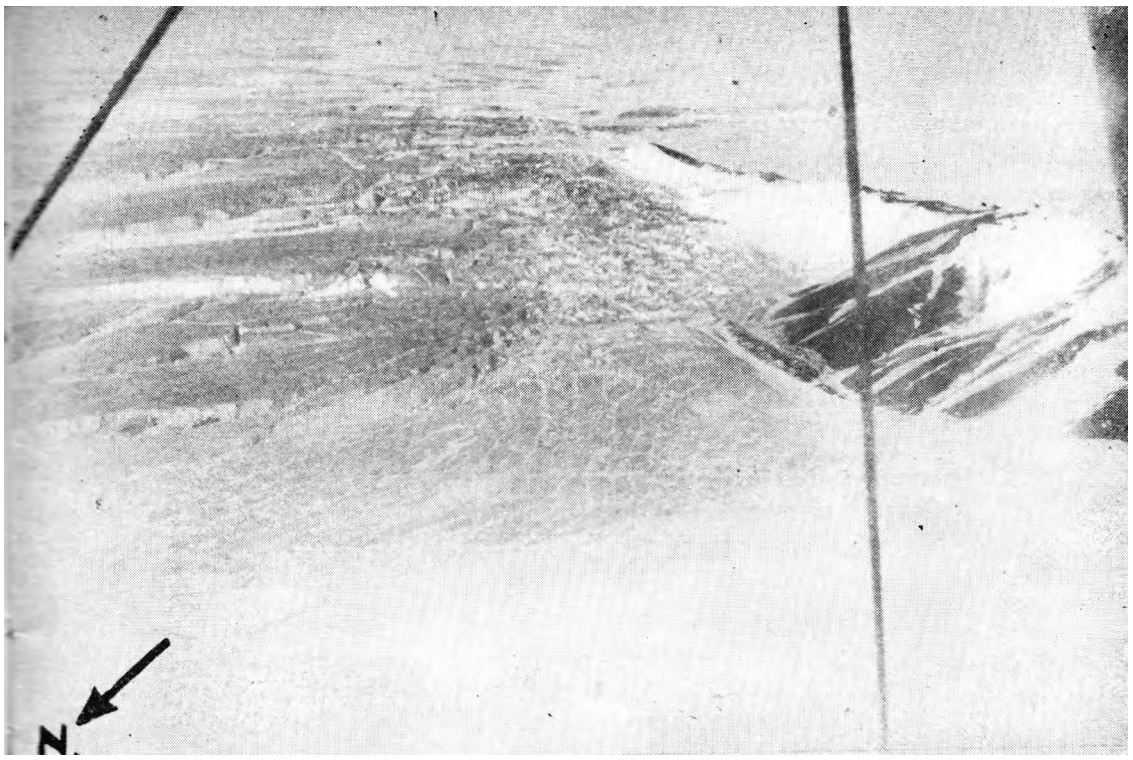


Foto 3

EL NUNATAK FOCA VISTO DESDE UN AVION DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

La patrulla de Sobral pasó al Este del mismo a una distancia aproximada de 1 km entre el 10 y el 13 de octubre de 1902.

trineo constituyendo esa actividad un esfuerzo extraordinario, sobre todo si se recuerda que los perros polares avanzan al trote y no pueden arrastrar cargas al paso.

Una marcha en trineo es un esfuerzo casi titánico para los hombres que deben trotar al lado del trineo por leguas y leguas, sin poder subirse al mismo porque su peso rebasaría la capacidad de arrastre de esos sufridos animales, obligándolos a detenerse.

Empero hay un detalle interesante en la fotografía que Sobral adjunta a su texto al referirse a los acontecimientos de esa mañana. Esta fue tomada por el señor Bodman y en ella aparecen cinco perros atados al trineo, habiendo sido la misma tomada a 3.000 metros aproximadamente de la Estación de Invierno. El diario de Sobral no menciona que los perros hayan sido cinco, pese a ser un detalle importante, porque esa cantidad hubiese arrastrado los 150 kg con bastante holgura permitiendo a los hombres un andar más descansado [7].

Op. cit., pág. 169.

La patrulla se dirigió a Cabo Depósito sobre un "hielo excelente para marchar" y con una temperatura de — 26° C.

Sobral asentó que "los perros no precisaron ayuda'', por lo cual a las 17 —es decir ya de noche— se encontraron a una hora de camino de Cabo Depósito. Habiendo decidido pernoctar en ese lugar y sobre el hielo de mar, levantaron la tienda al tiempo que estallaba un temporal de viento y nieve que duró toda la noche del 30 y el dia 31. Durante el transcurso del mismo se fugaron dos perros, quedando sólo uno. El de setiembre, pese a los —40° C, el día amaneció claro y hermoso y luego de desayunar y batir la carpa la patrulla alcanzó Cabo Depósito encontrando al mismo sin novedad.

El 2 de setiembre, después de reconocer que el estado del hielo hacia el sur era apto para la marcha, regresaron a la Estación de Invierno arrastrando ellos mismos el trineo, dado que el único perro que tenían, al verse solo, se negó a tirar.

Llegaron a la misma a las 16 y 30 de ese día, momento en que iniciaron un muy merecido descanso.

Cuarta salida

El viaje más largo e importante de todos los emprendidos por Sobral durante 1902 fue el que hizo hacia el sur, a la llegada de la primavera, con el objeto de explorar las tierras del Rey Oscar II.

Luego de largos preparativos comenzados a principio de setiembre, la patrulla partió hacia el sur el 30 de ese mes, integrada por Sobral, Nordenskjöld y Jonasen. Llevaron dos trineos, uno con 200 kg tirado por cinco perros y otro de 80 kg, el cual fue arrastrado por el argentino y el jefe de la expedición.

La primera etapa del viaje se hizo en Cabo Depósito, al que se llegó luego de 8 horas de marcha.

Una vez dejado atrás este punto, la marcha continuó hacia lo ignoto sobre un hielo de mar liso, pero cubierto de nieve a la que el viento había llenado de "sastrugui".

Esto hizo que al tercer día de marcha se traspasasen 20 kg de carga del trineo arrastrado por los hombres al de los perros, los cuales a partir de entonces llevaban 220 kg [8].

El libro de Sobral continúa: "...al segundo día de viaje comenzamos a ver señales de tierra hacia el Sur, pero pronto desaparecieron". Este asiento es sugestivo, pues en esa dirección y desde la posición que ocupaban los expedicionarios ese 2 de octubre de 1902 (64° 30' S — 58 °

[8] *Op. cit.,* pág. 193.

W. aproximadamente) no existe tierra alguna en esa dirección. Puede ser que Sobral se haya referido a otra dirección —posiblemente SE— y en un día de inusitada visibilidad hayan visto la isla Robertson, en cuya dirección general marchaban. Pero si se toma al pie de la letra que fue en dirección Sur donde se avistó tierra, hay que señalar que se trata de una equivocación —cosa inconcebible en un buen marino como era él—; lo más probable es que se trate de un error tipográfico,
o que las notas tomadas luego de largas jornadas de enorme cansancio hayan sido la causa de un asiento inexacto.

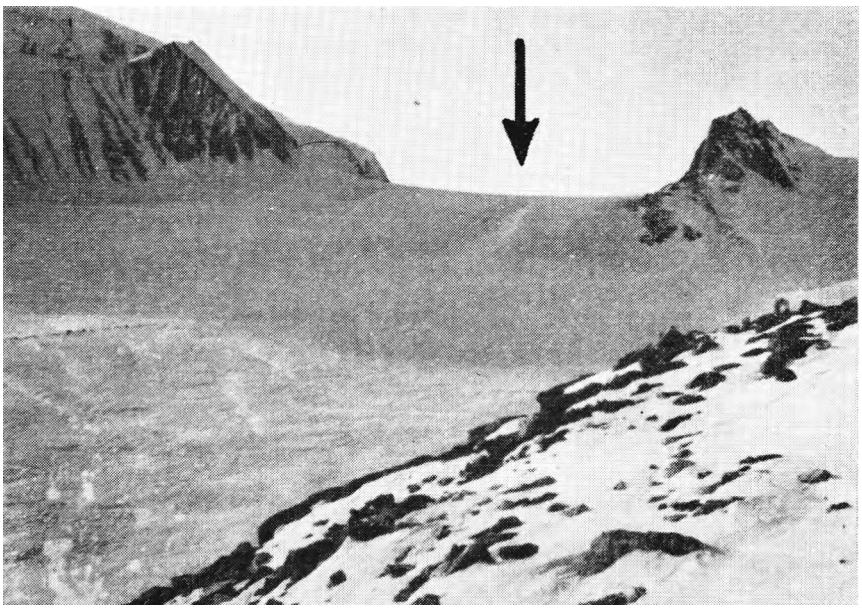
En otro orden de cosas, hay que hacer otra observación, esta vez relacionada con el hielo sobre el cual les tocó marchar. El mar de Weddell, como se indicó antes, se hiela en invierno permitiendo marchar sobre él. Hay que destacar aquí la suerte que les cupo a estos denodados exploradores por el estado del hielo en aquel año, pues es algo probado que en las décadas sucesivas las condiciones del hielo de mar cambiaron. Hoy la barrera de Larsen continúa su retroceso sobre la tierra del Rey Oscar II, en la cual nace, y el mar que se extiende más allá de ella no se congela con el grado de compactación que evidentemente existía en aquel año. Debió ser un año excepcional en ese sentido. Sobral no cita ni una grieta ni una laguna en el pack. Ni se avista el mar hacia el Sur o el Este.

El autor de estas líneas no tuvo tanta suerte. Ya a fines de agosto (de 1965), en oportunidad de retornar a Bahía Esperanza, de donde

Foto 4

ISTMO DE LA PENINSULA JASON (FRAMMES): 66° S – 62° 11′ W

La posición indicada por Sobral se encuentra en el sitio marcado en la fotografía.



había salido, vio impedido su retomo por la apertura del mar. Los hielos habían desaparecido al Sur de Isla Ross y en el Príncipe Gustavo, haciendo imposible volver a la base. Los hombres debieron ser evacuados en avión y los equipos y tractores en barco.

Por eso se destaca que Sobral y sus dos esforzados compañeros tuvieron mucha suerte en aquel octubre de 1902. Si hubiera sido un año normal es muy probable que los tres exploradores hubiesen quedado sobre la barrera de Larsen, totalmente aislados de Snow Hill por el mar abierto.

Incluso si hubiesen seguido por la barrera hacia el Norte, al llegar al Cabo Longuinz donde debían cruzar el Príncipe Gustavo, también hubiesen tropezado con idéntico problema, un problema que debe ser medido con el tiempo que durarán las provisiones.

Tampoco hubiesen podido ser rescatados por el «Antarctic», el cual descansaría para siempre en el fondo del golfo Erebus y Terror.

Por lo tanto, si las condiciones del hielo de mar no hubiesen sido tan buenas, se puede inferir con toda seguridad que Sobral y sus compañeros habrían muerto de hambre y frío sobre el continente...

El 7 de octubre, en horas de la tarde, la columna alcanzó la isla Christensen, donde acamparon.

El 9 la misma se puso de nuevo en movimiento buscando un punto del acantilado por donde abordarla (Foto 1). A la tarde éste fue encontrado y los expedicionarios subieron a la inmensa llanura de hielo, tomando de inmediato rumbo al SW.

En los días sucesivos la marcha continuó con mal tiempo, nieblas y vientos del S.W. Estos últimos deben haber sido no superiores a los 30 km/h, pues de lo contrario no hubieran podido marchar y aún así los movimientos hubiesen sido muy penosos.

El 13 de octubre ya no avistaban el nunatack Foca —donde está ubicada actualmente la Base Argentina "Benjamín Matienzo"— debiendo de inmediato detenerse desde el 15 al 18 debido a una violenta tormenta (Fotos 2 y 3).

Cuando el temporal amainó, Nordenskjöld resolvió dejar en depósito un trineo con todos los víveres traídos para el regreso[9].

Así, con el restante y comida para tan sólo ocho días, continuaron rumbo al S.W. en dirección a la Península Jason (Cabo Frames), que ya tendrían a la vista.

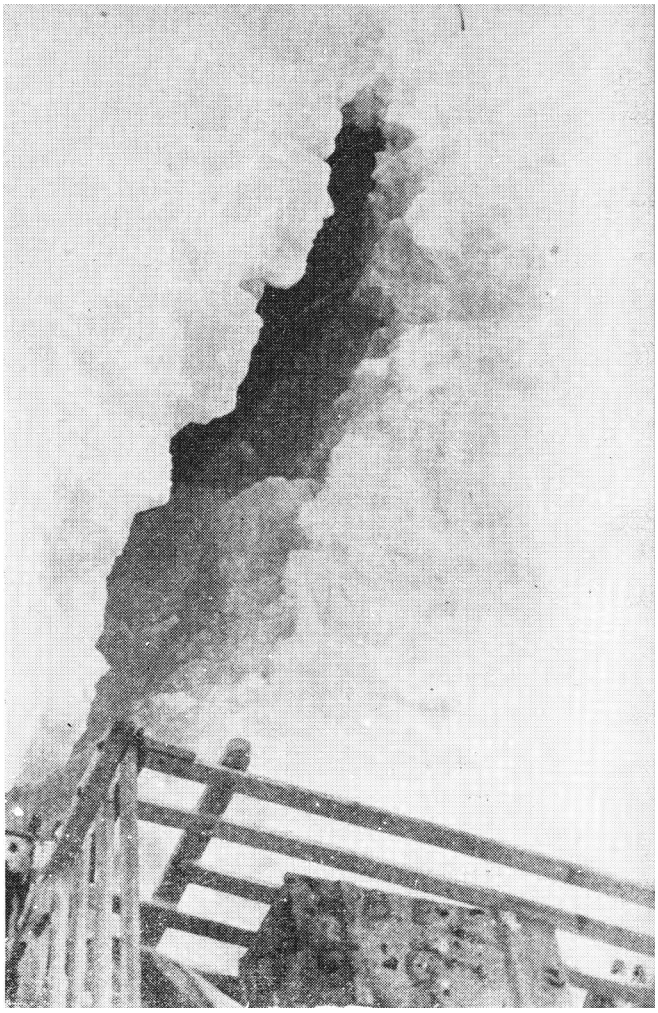
El 20 de octubre, Sobral ascendió al Monte Jason. El punto más septentrional alcanzado por Sobral, está situado a los 66° S - 62° 11' W., esto es, el istmo de la Península Jason (foto 4).

[9] *Op. cit.,* pág. 200.

Foto 5

LA ZONA DE GRIETAS AL SUR DEL NUNATAK FOCA

El paso del vehículo derrumba el puente de una grieta en la misma zona que traspuso Sobral sobre la barrera de Larsen entre el 21 y 30 de octubre de 1902, de regreso de la península Jason.



Sólo el temple excepcional de hombres como Sobral y sus compañeros permitió la realización de empresas como éstas en la "edad heroica" de la conquista de la Antártida para la ciencia...

El día 21 de octubre la denodada patrulla inició el regreso, con una fuerte ventisca que les azotaba la espalda.

La zona de grietas —abismos insondables que se forman en el hielo debido al movimiento de éste y que muchas veces están cubiertos y disimulados por la nieve, convirtiéndose en un gravísimo peligro—, que se extiende sobre la barrera al norte de Península Jason, fue franqueada con graves riesgos y a costa de mucho cuidado, con la consiguiente pérdida de tiempo (foto 5).

Por eso llegaron de vuelta a Christensen recién 10 días después de la iniciación del regreso. Habían encontrado el trineo que dejaron atrás y volvían arrastrándolo entre hombres y perros, pese al hambre atrasada de estos últimos.

El 1° de noviembre abandonaron Christensen haciendo jornadas de hasta 11 horas de marcha, ya de vuelta sobre el mar helado. El buen tiempo les permitió ver la isla Lockyer y dice Sobral que el movimiento rumbo al NE era rapidísimo...

Así terminó la más larga salida de Sobral sobre la península.

Quinta salida

En diciembre de 1902 (debió ser entre el 1 y 4 de ese mes) Sobral se dirigió solo y a pie a la isla Cockburn, con la intención de realizar observaciones sobre la forma de esa ínsula. La misma, distante 22 k. de la Estación de Invierno, no ha podido ser visitada por el autor de estas líneas, debido a que en noviembre el hielo de mar que cubría Bahía Dusse y se extendía al Este de isla Vega y Ross había desaparecido casi totalmente y bajo ningún concepto toleraría el paso del tractor canadiense de 3 t de peso.

Tampoco toleraría el peso de un hombre. Por eso es admirable la audacia de Sobral al trasponer esa distancia sobre una capa de hielo que se iba desintegrando rápidamente, en una época tan tardía.

Sufrió en esa marcha numerosas caídas y contratiempos. No tengo noticia alguna de que ese islote haya sido visitado con posterioridad a la estada de Sobral. Acerca del lugar exacto donde el mismo estuvo, asentó: "La parte de Cockburn, cuyo acceso es fácil, se extiende desde el mar hasta unos 200 metros; su pendiente es bastante rápida y llena de piedras desprendidas cubiertas de musgos y líquenes; hacia arriba, una especie de barranca de basalto muy abrupta y agrietada, y sobre ella una gran plataforma, con tal cantidad de musgos, que al caminar, según la expresión de Bodman, se siente blando bajo los pies".

"En la parte N.W. de la isla y sobre la plataforma, se levanta una especie de pico accesible desde ella, pero con enorme gradiente hacia el mar; su altura es de 400 metros según observaciones hechas por Bodman".

"Cockburn está rodeado de una cadena de montículos originados por las presiones..." [10].

El 5 de diciembre Sobral se dirigió otra vez a Cockburn por idénticos motivos, constituyendo ésta su sexta salida.

[10] *Op. cit.,* pág. 219.

Sexta salida

Su capacidad para desplazarse a pie debe de haber sido extraordinaria y es seguro que por muchos trechos largos marchó al trote, pues dice "no he comido nada desde las 9 a.m.", cosa que indica que salió de la estación antes de esa hora, señalando pocas líneas después que "a las 12 y media de la noche llegué a la estación..."[11]. En ese lapso marchó 44 k., por arriba de un hielo ya muy ablandado. Pese a que no indica en qué lugar estuvo, es seguro que visitó el mismo sitio que la vez anterior, dada la descripción que hizo sobre el lugar de acceso más fácil al islote.

El 2 de mayo de 1903 una patrulla se desplazó hasta la isla Seymuy en busca de provisiones. Pero Sobral no indica si él participó de la marcha. Fue en el tiempo en que los expedicionarios ya recurrían a los depósitos en lugares próximos a la Estación de Invierto, en aquel largo 1903, cuando dejaron de esperar al «Antarctic» y la graciosa figura de la «Uruguay» no era siquiera intuida.

Séptima salida

El 2 de agosto, Sobral volvió a cruzar el estrecho que separa Seymour de Cerro Nevado, en busca de focas para alimentar a los hombres y la jauría.

En esta oportunidad, no habiendo encontrado las presas buscadas, resolvió atravesar la isla de E. a O. regresando luego a la Estación.

Octava salida

El 25 de octubre Nordenskjöld, Anderson (recién llegado de Bahía Esperanza) y Sobral se dirigieron otra vez a Seymour con un trineo arrastrado por seis perros con la intención de recolectar restos fósiles, efectuar estudios geológicos y hacer observaciones meteorológicas, sobre un hielo de mar lleno de grietas y lagunas.

Luego de "alrededor de 5 horas" de marcha alcanzaron la roquería de la isla, roquería que aún está, pues los pingüinos Adelia, abundantísimos en esa zona de la Antártida, a su regreso desde el Norte para la primavera, se instalan siempre en el mismo lugar. Las roquerías son localizadas en las cartas antárticas, pues son fijas por muchas décadas. Por ejemplo la que conocieron Anderson, Duse y Grunden en Hope Bay aún existe y en 1964 se calculó que en la misma vivían 175.000 pingüinos.

[11] *Op. cit.* pág. 221.

Seymour no pudo ser visitada por el autor, debido a la ausencia de hielo marino, pero se puede establecer con bastante certeza el lugar donde los tres exploradores instalaron su campamento, pues la carpa estaba a "20 metros de los pingüinos".

La isla fue recorrida casi totalmente por los expedicionarios, volviendo Sobral a la Estación de Invierno el 5 de noviembre de 1903.

Esta fue la última salida al terreno de José María Sobral en el continente Antártico, pues tres días después la corbeta Uruguay ya navegaba en aguas de Snow Hill lista para rescatar a estos titanes.

Estos fueron los movimientos de Sobral en la Antártida insular y continental, marchas que iniciaron a los geógrafos en el conocimiento de nuestras tierras allende el Cabo de Hornos y que fueron el punto de partida de la ocupación efectiva de nuestros territorios de ultramar.

La Burocracia

Por el Capitán de Corbeta
ENRIQUE ORTIZ DE MARCO

Es probable que si se sometiera un grupo de personas a uno de esos "tests" de asociaciones mentales espontáneas, que practican a veces los psicoanalistas, y se les propusiera la palabra "burocracia" saltarían instantáneamente los adjetivos "maléfica" (cuando no "maldita"), "odiosa", "nociva", "enemiga" u otras equivalentes.

Pero si se considera el fenómeno social que esa palabra designa, "sine ira et studio", como lo hace el autor de las páginas que siguen, otro panorama aparecerá ante los ojos del lector.

La burocracia, aunque en forma embrionaria y muy rudimentaria, existía ya en las organizaciones del mundo antiguo. Así, en Egipto, por ejemplo, fueron las necesidades técnicas y económicas de la distribución de las aguas y la monumental obra de la construcción de las pirámides, las que crearon el aparato burocrático de escribas y funcionarios. Pero la burocracia moderna, tal como la entendemos hoy día, se desarrolló con la aparición del Estado moderno, y en su versión privada con la aparición de las formas desarrolladas del capitalismo.

Generalmente se le da a la palabra burocracia un sentido peyorativo, y se la considera como sinónimo de ineficiencia, papeleo, expedienteo, complicación de largos e inútiles trámites oficinescos.

El diccionario Larousse da al término el siguiente significado: "Importancia excesiva de los empleados públicos: *la burocracia es la plaga de los Estados modernos.* Clase social formada por esos empleados".

El diccionario de la Real Academia expresa: 1 - Influencia excesiva de los empleados públicos en los negocios del Estado. 2 - Clase social que forman los empleados públicos.

El diccionario de Sociología de Henry Pratt Fairchild, traducido al español por el F.C.E., dice que la burocracia es la jerarquía graduada de funcionarios, cada uno de los cuales es responsable ante su superior. Y agrega que se acostumbra a caracterizar al burocratismo por su apego a la rutina, por sus normas más o menos inflexibles, las dilaciones, la renuencia a aceptar responsabilidades, y su repugnancia a introducir innovaciones.

Es decir que este último diccionario, por una parte da una definición de la palabra, y por la otra explica cómo se acostumbra a caracterizar al burocratismo. O lo que es lo mismo, al margen de su definición explica que se estila darle un sentido peyorativo.

Pues bien, aunque la cuestión tiene sus aspectos positivos y negativos, debemos aclarar que este significado despreciativo no es el que

le vamos a dar a la palabra en nuestro análisis del problema. Y debemos aclarar asimismo que entendemos por burocracia no sólo a la que forman los empleados públicos, sino también la que integran los empleados de todas las actividades administrativas de organizaciones privadas, militares, sindicales, universitarias, hospitalarias, entre otras.
Y que, además, la burocracia no es una clase social, y en todo caso será una categoría social, entendiendo por tal a una pluralidad de personas que son realmente semejantes. Las personas que forman parte de una categoría social no tienen relaciones mutuas ni proximidad física; por ejemplo, todas las mujeres solteras o los niños en edad escolar son categorías sociales. Constituyen una pluralidad de personas que son estudiadas como una unidad social porque participan de características comunes. Como unidad social sólo existen en la mente del investigador, pero es científicamente una categoría válida porque tiene existencia real. Todas las categorías sociales son estadísticas, es decir, que los que tienen características comunes pueden ser enumerados. La burocracia estatal o la de la General Motors, por ejemplo, constituyen una categoría social. Puede ocurrir que en una determinada repartición, u oficina, o departamento, la burocracia tenga proximidad física y relaciones mutuas, en cuyo caso pasará a constituir un grupo social, pero no una clase social.

La burocracia pública o privada, considerada en general, es una categoría social, puesto que no están en relaciones mutuas ni en proximidad física todos los empleados estatales, como tampoco lo estarán todos los empleados de la General Motors. La excepción puede darse en la empresa pequeña o mediana, pero para constituir un grupo social y no una clase social.

Blau [1] llama burocracia al tipo de organización apto para la realización de tareas administrativas en gran escala, mediante el trabajo sistemáticamente organizado de muchos individuos. Y en otra parte de su libro (pág. 59) agrega: "La burocracia es una organización que lleva al máximo la eficiencia administrativa, cualesquiera sean sus características formales; un método institucionalizado de organizar la conducta social en interés de la eficiencia de la administración".

Nuestro enfoque del problema, entonces, no tiene en consideración el sentido peyorativo que se acostumbra a dar a la palabra, sino que entendemos por burocracia a un sistema ordenado jerárquicamente y formado por empleados encargados de realizar tareas administrativas con el máximo de eficiencia, en organizaciones tanto estatales como privadas.

Que las tareas administrativas no se realicen con el máximo de eficiencia no invalida nuestro concepto, puesto que en este caso será una

[1] P. M. BLAU : *La burocracia en la sociedad moderna* (Paidós).

burocracia ineficiente, y nosotros no entraremos a considerar si en particular una de ellas es más eficaz o menos eficaz, sino que nos referiremos a la burocracia tal como se nos presenta, persiguiendo objetivos de mejor organización administrativa.

La burocracia nos preocupa, porque la complejidad de las nuevas organizaciones y el avance de la tecnología, le han dado cada vez mayor gravitación, y vamos a destacar en consecuencia los problemas que nos plantea, tanto en su aspecto social como político.

La burocracia tiene un carácter racional, y dominan su conducta: la norma, la finalidad, el medio, y la impersonalidad objetiva.

Hay tres factores que coadyuvan a la esencia de la autoridad burocrática, que son:

1 - La distribución de actividades (o deberes) necesarios para el cumplimiento del fin de la organización burocrática.

2 - Las normas que establecen los medios coactivos a que puede recurrir el que manda, para el cumplimiento de esos deberes.

3 - El nombramiento de personas con aptitudes determinadas.

La burocracia se rige por el principio de la jerarquía funcional y de la tramitación; se basa en documentos (expedientes) y un cuerpo de empleados subalternos y escribientes de toda clase; la actividad burocrática presupone normalmente un aprendizaje profesional; el desempeño del cargo exige todo el rendimiento del funcionario, y se realiza según normas generales susceptibles de aprendizaje; el conocimiento de estas normas representa la introducción a una tecnología especial; el cargo en una profesión que le exige al funcionario conocimientos que lleva largo tiempo adquirir, y exámenes; hay un deber de fidelidad al cargo a cambio de una existencia asegurada, y la autoridad burocrática es inherente a la función, y no a la persona.

Cada una de las funciones, de los puestos administrativos tiene, de acuerdo a las reglas, una determinada zona de competencia definida, y una autoridad y responsabilidad.

Entre cada puesto y los demás, existen relaciones jerárquicas, y hay todo un ritual social complicado, pero formalizado, que establece la forma en que van a tener lugar las relaciones entre una y otra oficina.

Al haberse definido cuál es el tipo de relación que va a existir entre una función y otra (relación restringida a los contactos oficiales organizados), se logra un sistema muy estable, y relaciones muy cómodas en las que el empleado, por ejemplo, sabe cómo va a reaccionar el jefe ante una determinada circunstancia.

La burocracia maximiza la seguridad y la transforma en vocación. La seguridad del empleo, las pensiones, los salarios, el escalafón, los as-

censos, todo tiende a asegurar el cumplimiento de las funciones organizativas dejando de lado cualquier presión exterior.

La estructura burocrática tiende a la eliminación casi completa de las relaciones de tipo personal, y de consideraciones no racionales, como ansiedad, afectividad, hostilidad o complicaciones sentimentales.

Y la burocratización[2] es el proceso específico de transformar una acción comunitaria en una acción societaria racionalmente ordenada. La burocratización pública y la privada cobran cada vez mayor influencia, a medida que se da la concentración de los medios administrativos.

Y cada vez más personas descubren que para trabajar deben estar empleados, porque equipos y herramientas están en la actualidad solamente disponibles en las burocracias privadas o públicas.

Como sostiene Merton, el físico no puede ser dueño de su ciclotrón, y para trabajar en sus investigaciones tiene que ser empleado de una burocracia con recursos de laboratorios.

Lo mismo ocurre con otras profesiones. Así, el soldado ya no es dueño de sus armas como en la época feudal, puesto que en el ejército postfeudal la burocratización produjo la separación de los medios de destrucción, que primero pasaron al soberano y más tarde al Estado.

Vamos ahora al aspecto político y social del problema, y veremos cómo se relaciona la democracia con la burocracia, siguiendo el esquema de Lipset[3].

Una democracia implica un conflicto o división, que se debe dar dentro de un consenso. Es decir, que sin estas condiciones de conflicto por una parte y de consenso por la otra, no puede existir la democracia.

Así, pues, la revolución francesa que puso término a una etapa histórica, la de la sociedad medioeval, y más tarde los problemas creados por la revolución industrial y el nacimiento del capitalismo, paralelamente con las doctrinas filosóficas en auge que propiciaban el liberalismo político y económico del "laissez-faire", crearon una serie de conflictos.

La democracia se debatía en medio de estas tensiones violentas, y se originó entonces el interrogante de cómo podría subsistir una sociedad en permanente conflicto, sin lesionar la cohesión social y la legitimidad de la autoridad estatuida.

La diferencia era: Sociedad y Estado. Algunos, como Marx, estaban por la Sociedad, propiciando la disolución del Estado; y otros, como Hegel, estaban por el Estado.

[2] MAX WEBER: *Economía* y *sociedad* (Fondo Cultura Económica).

[3] S. M. LIPSET: *El hombre político* (Eudeba).

Para los sociólogos modernos este problema está hoy terminado, puesto que consideran al Estado como una de las tantas instituciones políticas, que a su vez forman parte de las instituciones sociales. Pero lo que tiene aún plena vigencia es el problema de lograr un equilibrio entre conflicto y consenso.

Para Marx o había conflicto o había consenso, pero no se podía dar una combinación de ambos, pues sólo reservaba el consenso para el futuro comunista. Tocqueville, en cambio, se inclinaba por un equilibrio entre conflicto y consenso. Interpretando las tendencias de la sociedad moderna, él entendía que la industrialización, la burocratización y el nacionalismo, atraían a las clases inferiores hacia la política y minaban también los centros más pequeños de poder (sociedades intermedias), concentrando todo el poder en el Estado Leviatán de Hobbes.

Es decir, que Tocqueville temía que el conflicto desapareciera si se producía un solo centro de poder: el Estado. Y temía también que el consenso sucumbiera en una sociedad de masas en la que el individuo atomizado y librado a sus propias fuerzas (sin contar con el apoyo de las sociedades intermedias), terminara por sentir una apatía política que pudiera conducir a minar el consenso.

Pero los problemas de democracia y burocracia también se encuentran íntimamente relacionados, ya que la burocracia ayuda o no al consenso, porque a través del cuadro administrativo se cumple la ejecución de las leyes, y se llevan adelante las decisiones tomadas por la autoridad política. La preocupación está en el cumplimiento o la violación de los valores mediante la burocracia.

Así como Marx y Tocqueville hacían hincapié en el consenso y el conflicto, Weber y Michels, en cambio, van a centrar su atención en la burocracia y la democracia. Más concretamente apuntan hacia las condiciones sociales y políticas de la sociedad burocratizada.

Para Weber, la burocratización era una forma institucional inherente a todas las sociedades modernas. Para Michels, la oligarquía —como gobierno de un pequeño grupo que opta por su sucesor— era un proceso común a todas las organizaciones.

Michels había observado la manera de operar de los partidos políticos europeos, y hacia la segunda década del presente siglo escribió un libro referente al tema. Para este autor, la tendencia hacia la oligarquía se da porque un grupo, no representativo de la masa de los afiliados, llega a ocupar las posiciones superiores del partido, y desde ese momento se sirve del partido como instrumento para alcanzar objetivos que no son los de la masa, ejerciendo sobre el partido una dominación tal que resulta prácticamente imposible que sean desplaza-

cíos por la masa de los afiliados. Porque en estas organizaciones se da, por parte de los jefes, el monopolio de hecho sobre los medios de información, el monopolio de los medios de comunicación de la organización para llegar rápidamente a sus adherentes, y el monopolio sobre las técnicas políticas por su mayor dedicación a la organización, cosa que no pueden hacer los adherentes. La "élite" se transforma así en "élite" oligárquica, porque desde el momento en que los miembros de la organización eligen a otros para dirigirlos, los dirigentes, que pueden haber salido de la masa, dejan de ser representativos de ésta, ya que desde que ocupan una posición directiva empiezan a verse acosados por dos intereses: *a)* el interés inmediato de sus electores; *b)* el interés de la organización en subsistir, y normalmente el dirigente tiende a reaccionar adoptando una actitud conservadora. Desde el momento en que las masas eligen a sus dirigentes, éstos dejan de pertenecer a la misma clase social que las masas, y pasan a integrar la clase de los dirigentes, entre quienes existen intereses comunes. Por Lo tanto, la burocracia entra en conflicto con la democracia.

Max Weber dice que toda dominación[4] sobre una pluralidad de hombres, requiere de un modo normal (no siempre) un cuadro administrativo. Es decir, la probabilidad, en la que se puede confiar, de que los mandatos serán ejecutados por un grupo de hombres (cuadro administrativo) cuya obediencia se espera.

Según la legitimidad que se pretende, es diferente tanto la obediencia, como el cuadro administrativo, como el ejercicio de la dominación.

Existen, pues, tres tipos puros de dominación, según el fundamento de su legitimidad:

1 - Racional (autoridad legal).
2 - Tradicional (autoridad tradicional).
3 - Carismático (autoridad carismática).

En la dominación tradicional el gobernante manda por derecho descansa en la creencia de la legalidad de Las ordenaciones estatuidas, y de los derechos de mando de la autoridad designada como legítima por esas ordenaciones.

En la dominación tradicional el gobernante manda por derecho propio, porque la tradición lo ha designado.

En la dominación carismática la legitimidad pertenece a la persona con carisma, de la que se espera que obre mágicamente. Es una cuestión de fe.

La dominación legal descansa en la idea de que todo derecho puede ser estatuido de modo "racional". Y el tipo más puro de do-

[4] La probabilidad de ser obedecido.

minación legal es aquel que se ejerce por medio de un cuadro administrativo burocrático.

Entonces, la dominación racional (autoridad legal) descansa en la creencia en la legalidad de las ordenaciones estatuidas y de los derechos de mando de los llamados por esas ordenaciones a ejercer la autoridad. La forma más racional en que se ejerce esta dominación es a través de la administración burocrática, con la que se logra: precisión, rapidez, continuidad, disciplina, rigor y confianza.

Pero si la administración burocrática es la más racional desde el punto técnico-formal, es además la que mejor satisface las necesidades de la administración de masas (personales o materiales).

La superioridad de la administración burocrática está en el saber profesional especializado (independientemente que la forma de producción sea capitalista o socialista), que significa dominación gracias al saber, pues metódicamente ordenada y dirigida, a igualdad de condiciones, es superior a toda acción que le puedan oponer las masas, o a toda acción comunitaria.

La burocracia (o el que se sirva de ella) tiene tendencia a acrecentar aún más su poder por medio del saber, a través del conocimiento de hechos adquirido en funciones del servicio, o gracias a las relaciones del servicio. Tiene también una tendencia al secreto, ya sea frente a la competencia, en las empresas privadas, o frente a otras naciones cuando se trata de Estados. Costos, listas de clientes, procedimientos técnicos, planes de producción están considerados como secretos para las burocracias económicas privadas, y estas cuestiones no se llevan a la discusión pública.

Weber consideraba que en una sociedad democrática, el mayor problema con que se enfrentaba el gobierno era el del control de la ejecución de las leyes, ya que el ejercicio diario de la autoridad se hallaba en manos de la burocracia, e incluso el éxito en la toma de decisiones se reducía a un efectivo control del manejo administrativo. La democracia, a pesar de fomentar inevitablemente la burocratización, es enemiga del dominio de la burocracia y le opone serios obstáculos porque, muy desarrollada, la organización burocrática es una de las unidades sociales más difíciles de controlar. Además, como medio de "socialización" de las relaciones de dominación, es un recurso de poder elemental para el que dispone del aparato burocrático administrativo.

Weber se mostraba pesimista con respecto a los efectos de la creciente burocracia sobre la democracia y la libertad. Incluso para él el socialismo originaría una dictadura de burócratas, en lugar de una dictadura del proletariado como pretendían los marxistas.

Dice Lipset que no se ha prestado mucha atención, desde el punto de vista de la sociología política, al problema de la relación entre de-

mocracia y burocracia, ya que los investigadores se han circunscripto a las organizaciones menores, ya sean hospitalarias, sindicales, o universitarias.

Estas investigaciones demostraron que existen tensiones y conflictos constantes dentro de las organizaciones. Así, se comprobó que la tensión producida entre el que gobierna y la burocracia aparece en todas las organizaciones. Como el choque entre médicos y administrativos en un hospital, o entre docentes y administrativos en una escuela o una universidad. Se trata de un conflicto entre los objetivos y los procedimientos, que "originan desviaciones de los ideales burocráticos de eficiencia racional, jerarquía y neutralidad''.

Desde el punto de vista político, la burocracia tiende a reducir los conflictos, llevando la tensión política a convertirse en una tensión administrativa, debido a la neutralidad burocrática, porque el miembro de la burocracia es más bien un observador imparcial que una parte interesada. Al permitir separar el personal estatal de las personalidades políticas que están en el poder, la burocracia reduce las tensiones, ya que permite la continuidad del gobierno democrático durante un vuelco de la situación en los cargos políticos.

Aunque las fallas de la burocracia se exageran un poco, es indudable que tiene sus aspectos negativos. Merton habla de la "incapacidad adiestrada" (que cita Veblen), refiriéndose a la situación en que el talento del individuo funciona con insuficiencia (o con puntos ciegos). Concretamente se refiere a aquellos procedimientos que, en base a un adiestramiento, se fueron aplicando con éxito en el pasado y pueden ser inadecuados para nuevas circunstancias. Pero como existe una falta de flexibilidad para ajustarse a la situación, se insiste en aplicar métodos obsoletos, y se originan desajustes más o menos graves. "La gente puede estar impreparada por estar preparada con una preparación inadecuada"; "su preparación puede convertirse en una incapacidad".

Ocurre también que la adhesión a las reglas consideradas como medios, lleva a transformarlas en fines en sí mismas, con lo que se produce un desplazamiento de fines. Y esto provoca rigideces y falta de capacidad para adecuarse rápidamente a una situación. "El animal humano se distingue por su infinita capacidad de hacer fines de sus medios".

Así se llega a dar el formulismo o el ritualismo, con su característica tan puntillosa de la adhesión al procedimiento formal, llegándose al extremo del tecnicismo o papeleo, como bien lo ejemplifica Merton que lo extrae citado del *Chicago Tribune* (24 de junio de 1931, pág. 10) por Thurman Arnold en *The Simbols of Government* (New Haven, Yale University Press, 1935). Y dice así: "De acuerdo con una regla

del Departamento de Trabajo, el famoso piloto aviador Bernt Balchen... no puede recibir sus documentos de naturalización. Balchen, natural de Noruega, declaró su intención en 1927. Se dice que no había cumplido la condición de llevar cinco años seguidos de residencia en los Estados Unidos. La expedición Byrd lo sacó del país, aunque estuvo en un barco que llevaba bandera norteamericana, fue miembro inestimable de la expedición norteamericana (fue el piloto de Byrd) y en una región a la cual tienen derecho los Estados Unidos por su exploración y ocupación por norteamericanos y que se llama Pequeña América. La oficina de naturalización dice que no puede actuar basándose en el supuesto de que la Pequeña América es suelo norteamericano. Eso sería meterse en cuestiones internacionales en las que aquélla nó tiene intervención. Por lo que concierne a la oficina, Balchen estuvo fuera del país y técnicamente no había cumplido con la ley de naturalización".

Otro de los aspectos negativos resulta de la sensación que tienen los funcionarios de un destino común (para los que trabajan juntos) e incluso tienen los mismos intereses, de manera que al reducirse al mínimo la agresión intragrupal se desarrolla un espíritu de cuerpo, que muchas veces conduce al personal a defender sus propios intereses en detrimento del servicio que le deben a Ja clientela o a los altos funcionarios de puestos electivos. Si los burócratas creen que su "status" no es adecuadamente reconocido por el funcionario electivo, le ocultará información necesaria, conduciéndolo a cometer errores por los que será responsable el funcionario electo. Y si este último trata de dominar enteramente la organización y amenaza la integridad del grupo, se le pueden llevar documentos en tal cantidad que haga imposible que los firme a todos y menos aún que los pueda leer.

También hay que destacar la insistencia en la despersonalización de las relaciones, y tanto esto como la tendencia a la categorización, producen conflictos entre el burócrata y el público o la clientela. Este reducir al mínimo las relaciones personales, como el recurrir a la categorización, les impide ver las características de los casos particulares, y como el cliente está convencido de las características especiales de su problema, se opone a ese tratamiento por categorías. Esta conducta estereotipada del burócrata no se adapta a las exigencias de los problemas individuales, y se produce como resultado la reacción del cliente.

Las protestas y el acudir a otros empleados por parte del cliente generalmente no tiene eficacia, debido en gran parte al espíritu de cuerpo que une a los funcionarios de un intragrupo solidario. Estos conflictos pueden reducirse en una empresa privada, pues el cliente tiene el recurso de recurrir a otras firmas de la competencia, pero en la administración pública no es posible esta solución. Sintentizando,

con respecto a las relaciones entre empleados *y* clientela, una fuente de conflictos es la presión hacia el trato formal e impersonal cuando el cliente desea una consideración individual y personalizada.

Pero cuando las relaciones impersonales son reemplazadas por las personales, se produce otro tipo de conflicto, ya que el grupo burocrático está orientado hacia normas de impersonalidad, y cualquier falta de sometimiento a estas normas originará el antagonismo de los que las respetan rigurosamente. En consecuencia, la sustitución del tratamiento impersonal recibe una desaprobación general y es interpretada como favoritismo, nepotismo o soborno, interpretación que se da como consecuencia de sentimientos que han sido heridos.

Estos son, en muy apretada síntesis, los problemas que nos plantea hoy día la burocracia, problemas de los que se debe lograr una clara comprensión, porque todo ello influye en las organizaciones políticas y privadas contemporáneas.

Resumiendo todo lo expuesto, podemos sintetizar las siguientes conclusiones:

1. — La burocracia ya existía en las organizaciones del mundo antiguo.

   La burocracia actual nace con el Estado moderno y el desarrollo del capitalismo.

2. — Generalmente se le da al término un sentido peyorativo.
3. — La burocracia la encontramos en la actividad publica y en la privada.
4. — No entendemos a la burocracia en su sentido peyorativo, sino que la percibimos como un sistema dirigido a realizar las tareas administrativas con el máximo de eficiencia.
5. — La falta de eficiencia puede provenir precisamente de no ajustarse a las normas y reglas del tipo ideal de burocracia.
6. — El principal estudio realizado alrededor de este problema es el que hizo Max Weber y en él se basan los restantes.
7. — La burocracia preocupa por la envergadura que ha tomado con la complejidad de las nuevas organizaciones y el avance de la tecnología, a pesar de que es el método ideal para la administración de masas (personales y materiales).
8. — La burocracia tiene un carácter racional. Su conducta se ajusta a la norma, la finalidad, el medio, la impersonalidad objetiva.
9. — La esencia de la autoridad burocrática está en:
   a) La distribución de actividades.

b) Las normas que establecen el poder coactivo del que manda.

c) El nombramiento de personas con aptitudes determinadas.

10. — En la burocracia se dan las siguientes características:

a) De la jerarquía y la tramitación.

b) Del aprendizaje profesional.

c) El cargo se desempeña conforme a normas susceptibles de ser aprendidas.

d) El conocimiento de estas normas es la introducción a una tecnología especial.

e) El cargo es una profesión que exige exámenes y un largo aprendizaje.

f) Hay un deber de fidelidad al cargo, a cambio de una existencia asegurada.

g) La autoridad burocrática es inherente a la función y no a la persona.

h) En la burocracia se tiene vocación de seguridad: seguridad en el empleo, en los salarios, en las pensiones, en el escalafón, en los ascensos, dejando de lado toda presión exterior.

i) Entre cada puesto y los demás existen relaciones jerárquicas y todo un complicado ritual social formalizado, que establece cómo van a tener lugar esas relaciones.

j) La estructura burocrática elimina de las relaciones de tipo personal, las consideraciones no racionales como: ansiedad, hostilidad, etc.

11. — Cada vez más personas descubren que para trabajar hay que ser empleado, porque los medios administrativos están en manos de la burocracia.

12. — La burocracia crea problemas políticos y sociales.

13. — Hay una relación entre burocracia y democracia, puesto que a través de la burocracia se logra o no el consenso, y una decracia implica un conflicto o división que se da dentro de un consenso.

La preocupación está en cómo controlar la burocracia para que no se ponga en peligro la democracia.

14. — La burocratización es el proceso específico de transformar una acción comunitaria en una acción societaria racionalmente ordenada.

15. — La burocratización pública y privada cobran cada vez mayor influencia, a medida que se produce la concentración de los medios administrativos.

16. — Max Weber considera tres tipos puros de dominación: racional (autoridad legal), tradicional, carismática.

17. — Max Weber dice que la dominación sobre una pluralidad de personas requiere un cuadro administrativo.

18. — Y agrega que el tipo más puro de dominación legal es aquel que se ejerce por medio de un cuadro administrativo burocrático.

19. — A través de la dominación burocrática se logra: rapidez, precisión, continuidad, disciplina, rigor y confianza.

20. — La superioridad de la administración burocrática está en el saber profesional especializado.

21. — Tiene una tendencia a acrecentar aún más su poder por el conocimiento de hechos importantes adquirido en el servicio. Y tiene además una tendencia al secreto.

22. — La organización burocrática muy desarrollada es difícil de controlar.

23. — Desde el punto de vista de la sociología no se ha prestado mucha atención al problema de la relación democracia-burocracia.

    Las investigaciones están dirigidas a organizaciones menores que el Estado, como hospitales, iglesias, universidades.

24. — Estas investigaciones demostraron que, lo mismo que en el Estado, dentro de todas las organizaciones se dan conflictos constantes.

    Así se mencionan choques entre médicos y administrativos de un hospital, o entre docentes y administrativos de una escuela.

    Se trata de un conflicto entre los objetivos y los procedimientos.

25. — Estos conflictos originan desviaciones de los ideales burocráticos de eficiencia racional, jerarquía y neutralidad.

26. — Desde el punto de vista político, la neutralidad burocrática tiende a reducir los conflictos, llevando la tensión política a transformarse en una tensión administrativa.

27. — Las fallas de la burocracia se exageran un poco, pero es indudable que también tienen sus aspectos negativos.

    a) Veblen habla de la capacidad adiestrada, lo que quiere decir que procedimientos que fueron aplicados con éxi-

to en el pasado, en base a un adiestramiento, pueden ser inadecuados para una nueva situación. La preparación puede convertirse en incapacidad, por falta de actualidad.

b) Al transformar los medios en fines, se producen rigideces, precisamente por haberse desplazado los fines. Así se llega al formulismo y al ritualismo puntilloso, pudiendo esto conducir al extremo del tecnicismo o papeleo.

c) Los funcionarios, al sentir que tienen un destino común y los mismos intereses, reducen al mínimo la agresión grupal, y así se desarrolla un espíritu de cuerpo que conduce al personal a defender sus propios intereses, en detrimento del servicio que le deben a la clientela.

d) La insistencia en la despersonalización de las relacionen y la tendencia a la categorización originan conflictos y tensiones entre el burócrata y el público.

El recurrir a la categorización impide ver los casos particulares, y todo cliente está convencido de que el suyo es un caso especial.

Las protestas del público no tienen eficacia, por el espíritu de cuerpo de los funcionarios.

Además, en lugar del trato impersonal, el público reclama una consideración individual, personalizada.

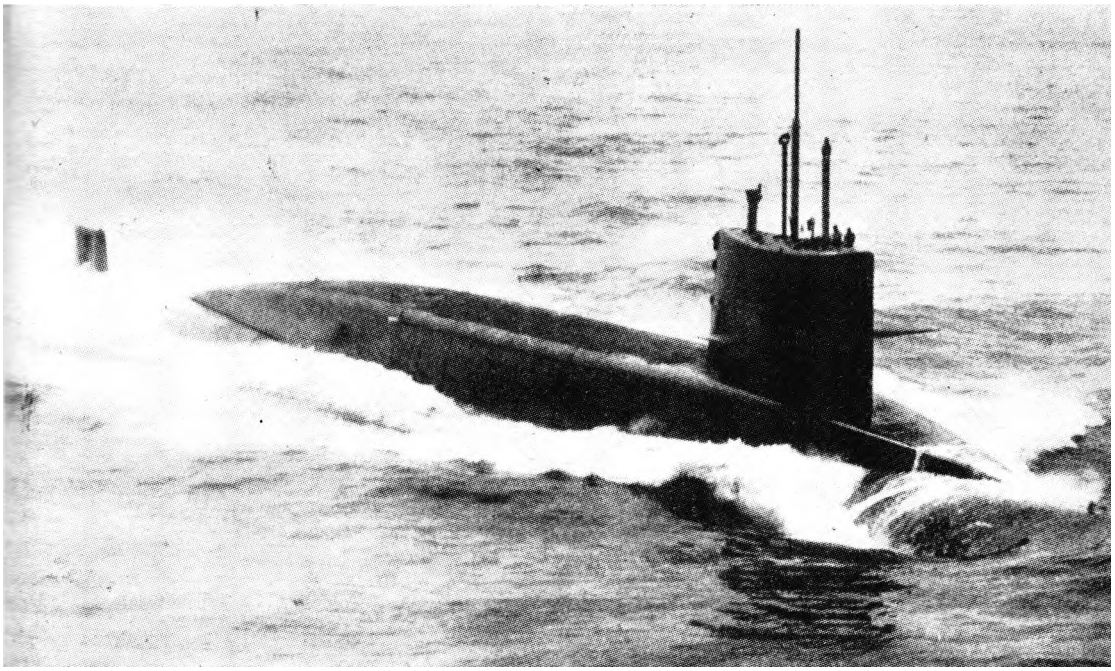
e) Si las relaciones impersonales son reemplazadas por las personales, se origina otra clase de conflicto por la falta de sometimiento a las normas del grupo burocrático por parte del miembro del mismo que no las respeta rigurosamente.

BIBLIOGRAFÍA

1) SEYMOUR MARTIN LIPSET: *El hombre político* (Eudeba).
2) ROBERT K. MERTON: *Teoría y estructuras sociales* (Fondo Cultura Económica).
3) MAX WEBER: *Sociedad y economía* (Fondo Cultura Económica).
4) P. M. BLAU: *La burocracia en Ja sociedad moderna* (Paidós).
5) AMITAI ETZIOM: *Organizaciones modernas* (U.T.E.H.A.)
6) RENATE MAYNTZ: *Sociología de la organización* (Alianza Editorial, Madrid).

El Personal de los Submarinos

Por los Tenientes de Navío
JORGE O. FERRER v RICARDO H. AUMANN



La misión de la Escuela de Submarinos y su alcance, determinan los objetivos a alcanzar en la capacitación del persona! subalterno en submarinos.

Si bien la Escuela de Submarinos capacita en submarinos a personal superior y subalterno, la experiencia que se detalla se refiere ai indicado en último término.

La síntesis del problema fundamental que se encara es: "Recibir personal subalterno de diferentes grados de experiencia, capacidad y nivel menta!, y de diferentes escalafones, y de ellos obtener individuos capacitados en submarinos en un nivel mínimo aceptable para tripular esas unidades operativas."

A continuación se detallan las soluciones logradas por la Escuela de Submarinos y su rendimiento.

1 - Antecedentes

Misión de la Escuela de Submarinos

Instruir y capacitar al personal militar superior y subalterno en el manejo de submarinos y mantener actualizado al personal ya capacitado, a fin de satisfacer en calidad y cantidad los requerimientos de la Armada.

Alcance de esta misión

El alcance de la misión de la Escuela de Submarinos está determinado por la necesidad de obtener personal integralmente capacitado para tripular los submarinos de la Armada.

Este tipo de unidades, por características que le son propias y exclusivas, requiere de sus tripulantes un conocimiento total y detallado de todas y cada una de sus partes, sin diferencias entre los distintos escalafones del personal que constituye la dotación de un submarino.

Esta premisa, común a todas las armas submarinas del mundo, diferencia el nivel a alcanzar por el personal submarinista, con respecto al que tripula buques de superficie.

El personal de un submarino debe estar capacitado para actuar en forma eficiente en cualquier lugar, sistema y situación, ya sea normal o en emergencia, sin distinción de categoría ni escalafón.

En un submarino el personal trabaja en forma completamente integrada y puede acaecer que personal de un cargo deba actuar, con rapidez y eficiencia, en material de otro cargo. Esto requiere un conocimiento integral de todo el submarino y un concepto muy claro de sus limitaciones, posibilielades y maniobras ele emergencia.

Puede ilustrarse lo antedicho con algunos ejemplos que aclararán estos conceptos.

En nuestros submarinos se desempeña como vigías o timoneles, el personal de furrieles, de mar, armas submarinas y técnicos electrónicos. En la estación equivalente a la Central de Informaciones en Combate de los buques de superficie, cubren sus puestos camareros, cocineros, furrieles, electricistas o maquinistas.

Se elige al hombre por su rapidez mental y aptitud, no por su categoría. El enfermero, en un submarino, es el operador del equipo de contramedidas electrónicas.

¿Por qué sucede esto? Porque los espacios y alojamientos del buque no admiten aumentar el número de sus tripulantes como para embarcar la cantidad necesaria de personal especializado, para cumplir cada una de las tareas que hay que desarrollar.

Debemos agregar que en el caso de una emergencia, que generalmente en un submarino deja muy poco tiempo para actuar, cualquier miembro de su dotación deberá poder desempeñarse en forma correcta, rápida y segura, cualquiera sea el lugar en que éste se encuentre en el momento de la misma.

Supongamos que un submarino, navegando, deba tocar zafarrancho de colisión. El personal ubicado en cada compartimiento debe alterar de inmediato la posición de una serie de mecanismos, algunos de ellos vitales, pertenecientes a diferentes cargos. Esto tiene por objeto estancar al máximo los compartimientos y evitar la inundación del buque. Sería imposible realizar maniobras de este tipo sin un completo conocimiento de todos los elementos con que cuenta cada compartimiento de un submarino. Como consecuencia de este conocimiento integral que todos y cada uno de los tripulantes tienen de su buque, es que los submarinos cuentan con una tripulación tan identificada. Todo ello se traduce en un eficiente desempeño de equipo, que se realiza en forma armónica, estando cada componente de la dotación compenetrado totalmente de todas las tareas técnicas y operativas que se desarrollan en el buque.

Por lo expuesto, y como consecuencia del requerimiento fundamental de la Escuela de Submarinos, que es obtener personal capacitado en un nivel parejo y aceptable, nos enfrentamos con el problema fundamental de esta Escuela de Capacitación.

Este problema fundamental se puede sintetizar de la siguiente forma: se recibe en la Escuela personal de diferentes escalafones, diferentes edades, diferente experiencia naval, diferente formación anterior, diferente formación escolar, y de todos ellos es necesario obtener eficientes submarinistas en el nivel aceptable para cumplir sus tareas a bordo, embarcados en estas unidades eminentemente operativas.

Nivel que, en lo que a conocimiento del buque respecta, debe ser igual para todos, es decir, el mismo nivel para el maquinista que para el cocinero, para el radiotelegrafista que para el camarero, para el enfermero que para el electricista, y así podríamos seguir con todos los escalafones intervinientes en la operación de un submarino.

Todo lo anterior lleva a que durante el curso que se desarrolla en la Escuela de Submarinos, el furriel o el enfermero conozcan y aprendan cómo operar un motor Diesel; el de Mar o Armas Submarinas los distintos generadores, el maquinista o el electricista a disparar un torpedo; y el camarero o cocinero a aplicar una inyección.

Como consecuencia de todo lo antedicho, la Escuela de Submarinos se ve enfrentada a una ardua tarea. Trasciende del problema planteado, la necesidad de una adecuada programación, un adecuado control, y un adecuada secuencia en la instrucción, tendiente a lograr los objetivos señalados.

2 - Condiciones requeridas para el reclutamiento del personal de alumnos de la Escuela de Submarinos

Las condiciones que debe reunir el Personal Subalterno para poder cursar la Escuela de Submarinos son:

a) Ser voluntario.

b) Tener, como mínimo, sus dos fojas de concepto anteriores no inferiores a “bueno”.

c) Haber cursado y aprobado el Curso de Cabos de la Escuela de Mecánica de la Armada, o haber aprobado el Curso de Aspirante Naval.

d) Los Escalafones de camareros y cocineros, podrán ser marineros y no haber aprobado aún el Curso de Cabos.

e) Aprobar el examen físico y las pruebas en cámara de compresión. Se suma a todo ello el desarrollo de un examen psicotécnico y caracterológico, para seleccionar acertadamente los candidatos para el curso.

Para dar muestra cabal de la diferencia de niveles iniciales del personal cursante, enunciaremos a continuación los niveles de escolaridad e información complementaria del Curso del Personal Subalterno en la Escuela de Submarinos del año 1969:

Grado de escolaridad civil:

No completaron la escuela primaria	2	— 3 %
Escuela primaria completa	35	—55%

Realizaron estudios secundarios:

1er. año	11	(17 %)
2do. año	10	(16 %)
3er. año	4	(6 %)
4to. año	1	(1 %)
6to. año	1	(1 %)

Grado de escolaridad militar:

6 meses de reclutamiento	3	— 5 %
6 meses de reclutamiento y 1 año de formación	48	— 75%
4 años de formación (Aspirante Naval)	13	— 20%

Un aspecto muy importante en el desarrollo de los cursos de la Escuela de Submarinos es cómo *motivar* al personal, especialmente al principio del curso a fin de encarar el estudio de disciplinas a las cuales, por su escalafón, no estaba acostumbrado ni con las cuales se hallaba identificado.

Al respecto, una profunda y constante acción psicológica de la dotación de la Escuela logra, por medio del entusiasmo, identificar mentalmente a los alumnos con el objetivo a alcanzar, fundamental en sí para la seguridad de la unidad que tripularán. Lógrase en corto lapso que el personal de todas las categorías estudie con atención, voluntad y entusiasmo las asignaturas de otros escalafones.

Es por ello que, al comienzo del curso, si bien los alumnos no conocen aún cómo opera un submarino, se los embarca durante un día como "pasajeros". De ese modo obtienen una visión de conjunto adecuada, de cómo es realmente la vida y el trabajo en un submarino en operaciones.

Podríamos hacer la acotación al margen, de que este embarco sirve también para detectar los casos de claustrofobia e inhibición psíquica, que se presentan a veces entre el personal.

Luego de este embarco, generalmente el alumno está convencido de la importancia de todas y cada una de las asignaturas con las que debe enfrentarse. Esto se logra fácilmente por cuanto, además de observar el trabajo de tocia la dotación del buque, entra en contacto personal directo con gente de su escalafón, ya integrada en el ambiente del submarino, que completarán el adoctrinamiento iniciado por los instructores y conductores de la Escuela de Submarinos.

Si bien la Dirección de la Escuela de Submarinos está convencida de que todas las asignaturas que se imparten son importantes y fundamentales, desea que este convencimiento se transfiera al alumno.

Al respecto de todo lo expuesto debemos acotar algo muy importante: Si bien se busca un nivel mínimo y aceptable para todos los

escalafones, el personal de cada escalafón en particular tiene, a su vez, motivaciones propias de su especialidad, por cuanto, en un período llamado de instrucción especializada, cada miembro de un escalafón determinado ampliará sus conocimientos en los asuntos que en especial le competen.

Como resultado de esto se obtendrá el siguiente producto: Personal perfectamente capacitado sobre el nivel aceptable en lo que respecta al conocimiento general de todo el submarino. Y, además, personal en un nivel muy superior al término medio del resto de la Armada, en lo que respecta a conocimientos propios de su escalafón aplicados a submarinos.

3 - Métodos para equilibrar niveles iniciales

La Dirección de la Escuela de Submarinos llegó a la conclusión de que, dado que se inician los cursos con personal de distintos niveles iniciales, era necesario desarrollar métodos que permitieran equilibrar los conocimientos de todos los alumnos, en lo que respecta al estudio detallado del submarino como buque operativo.

Para el ingreso del año 1969, por ejemplo, se dispuso que se examinaría al personal en un examen psicotécnico, compuesto por interpretación de lecturas, interpretación de escalas, coordinación del aparato neuromotor, memoria auditiva, memoria visual, agilidad mental y escolaridad.

Los resultados de este examen psicotécnico fueron mantenidos en reserva para los alumnos, pero se ordenó que todos los instructores y profesores tuvieran cabal conocimiento de las aptitudes y debilidades de cada cursante a partir del comienzo del curso.

En esa forma, los instructores pudieron dedicarse desde un principio a aquellos alumnos que se suponía tendrían dificultades. También se distribuyeron los asientos en el aula en tal forma que los alumnos que se suponía iban a sufrir más problemas de adaptación, no ocuparan el lado derecho del aula ni los lugares traseros, y sí los lugares más enfocados por el instructor medio.

Desde hace varios años se ha establecido para el ingreso del personal subalterno a la Escuela de Submarinos un examen de matemáticas, geometría y castellano. Evidentemente, a primera vista podría aparecer que la inclusión del examen de castellano no estaría vinculada con la misión ni con las técnicas que desarrolla la Escuela de Submarinos, pero la Dirección de la Escuela se ha autodispuesto obtener un producto final acabado en forma integral; por ello los aspirantes que obtienen malos resultados en sus exámenes de ingreso de Castellano, Ma-

temáticas o Geometría, tienen, durante el año lectivo, clases obligatorias de estas asignaturas, a cargo de un profesor civil.

Estos cursos han demostrado su eficacia, ya que contribuyen a lograr un nivel parejo del personal que agregan, especialmente en aquellos escalafones con menores requisitos de escolaridad para su ingreso a la Armada. Rápidamente los alumnos comprenden la importancia de aumentar sus conocimientos en esas asignaturas, y es tarea constante de la Escuela hacerles ver que en la era tecnológica en que vivimos, las mejores tareas serán de los más capacitados.

Es importante dejar aclarado que las calificaciones que obtienen los alumnos en estas asignaturas se consideran con el mismo coeficiente que el resto de las materias.

La Dirección de la Escuela de Submarinos se encontró frente a un interesante interrogante, planteado por esa diferencia de niveles iniciales y que era: ¿Cómo se deben distribuir los alumnos por divisiones? Desde el punto de vista de su nivel de conocimientos iniciales, ¿en qué medida está dado éste por su escalafón?

Las posibilidades eran dos:

o) Se los podría distribuir de acuerdo a sus conocimientos iniciales reuniendo en determinadas aulas los más capaces y en otras los menos capaces.

b) Se los podría mezclar de tal forma que la distribución por aula fuera homogénea.

Durante el año 1968 se optó por la primera solución, partiendo de la base de que de esa forma los más adelantados e inteligentes podrían avanzar con menos apoyo en el curso, y que los instructores se dedicarían especialmente a los alumnos que se esperaba tuvieran más dificultades.

Los resultados obtenidos al finalizar el año lectivo no fueron totalmente los esperados, ya que se detectaron los siguientes efectos:

a) Los grupos de alumnos más aventajados, en lugar de profundizar las materias del curso, dedicaban menos horas al estudio.

b) En estos grupos de alumnos aventajados se comenzó a desarrollar un sentimiento de superioridad, con respecto al resto, que llegó a hacerles pensar que determinados escalafones eran más importantes que otros.

c) Los instructores notaron que les era mucho más interesante dar clase y corregir las pruebas escritas de las aulas de los más aventajados que las restantes, lo que los llevó, naturalmente, a preferir aquéllas.

d) Ese sentimiento de superioridad expresado en *b),* dificultó la creación de un verdadero espíritu de grupo y de compañerismo entre los alumnos.

Debido a lo planteado, la Dirección de la Escuela resolvió, para el curso del año 1969, efectuar una distribución homogénea de los alumnos en las aulas, tanto desde el punto de vista del nivel inicial de conocimientos como de los escalafones.

Paralelamente, dentro de cada aula, a cada alumno aventajado se le asignó un alumno con problemas para que aquél lo ayudara y guiara en sus estudios, algo así como un tutor.

Hasta el presente, con el sistema impuesto durante el año 1969, no se han evidenciado los problemas del año anterior.

Existe una integración en cada aula, los alumnos se ayudan entre sí, no se han detectado grupos con falsos complejos de superioridad y el desarrollo del curso se presenta como más armónico.

Tradicionalmente, durante los cursos de la Escuela, se les impartía a los alumnos clases teóricas en el aula y luego debían concurrir, por su cuenta, a los submarinos, para identificar, levantar croquis y afianzar lo que se les había explicado en clase.

Este método tiene la ventaja de que, al no estar obligado el alumno a concurrir al buque, se detectaba aquel que realmente tenía interés en aprender y en profundizar sus conocimientos; pero también sucedía que el personal de ciertos escalafones, como ser furrieles, enfermeros, operaciones, camareros y cocineros, necesitaba una gran cantidad de tiempo a bordo para poder seguir e interpretar sistemas y circuitos y requerían la guía de personal competente.

Este mayor esfuerzo requerido por estos escalafones que se derivaba no de la capacidad personal sino de la formación misma de ese personal, no era de ninguna manera positivo, y no permitía juzgar y encuadrar en forma ecuánime a los alumnos y en no pocas oportunidades llegó a ser motivo de desaliento.

Ante esta situación, la Dirección de la Escuela gestionó y obtuvo del Comando de la División Submarinos la autorización para que la totalidad de los alumnos de la Escuela concurriera a los submarinos los días sábado (en que las tripulaciones se encuentran ausentes en un 90 %), junto con sus instructores, a fin de ver prácticamente lo estudiado en el aula y, fundamentalmente, operar con los diferentes circuitos y sistemas.

Estas prácticas las realizan grupos de ocho alumnos por instructor; se busca en esa forma que el cursante afirme sobre buenas bases lo estudiado en el aula, con la guía de sus instructores y comprenda cabalmente lo enseñado; que opere y trabaje sobre los sistemas apren-

didos, reduciendo en esa forma el tiempo que el alumno debe permanecer a bordo, pero no coartando de ninguna manera su iniciativa para que concurra al buque por su cuenta en cuanta oportunidad lo crea conveniente.

Este sistema ha contribuido en mucho a nivelar los conocimientos de los cabos alumnos, ya que entre otras cosas permite que el personal que normalmente tiene más inconvenientes en el estudio y comprensión de los sistemas mecánicos, cuente en todo momento con la guía de sus instructores.

Por ser el estudio la única actividad de los alumnos de la Escuela de Submarinos, ya que no cumplen otras funciones, la Dirección de la Escuela ha considerado que el régimen de tarcas y pruebas de comprobación debe ser exigente, y que el alumno debe rendir en forma satisfactoria en todas las asignaturas. Para ello se consideró conveniente crear los alicientes necesarios.

Existen alicientes de índole material y de índole moral.

Por considerar que todos los alumnos ingresan a la Escuela con carácter de voluntario, y por ser su obligación estudiar, se consideró que la compensación material como es el "franco de honor", no era la adecuada, y además, porque este régimen interfería con las actividades de los cursos al permitir que algunos alumnos faltaran a ciertas clases.

El método elegido consta de dos aspectos: por una parte se dispuso otorgar un distintivo para ser usado, otorgado bimensualmente.

Asimismo, se modificó el régimen de franco de los alumnos.

Anteriormente se otorgaba el fin de semana solamente. Se dispuso entonces que los alumnos que tuvieran notas superiores a tres puntos en todas las materias, pudieran hacer uso del franco local diariamente; los que obtuvieran entre dos cincuenta y tres puntos, solamente el sábado y domingo, y los que tuvieran algún aplazo, solamente los domingos. Los alumnos que pierden su franco debido a sus calificaciones, tienen horas de estudio obligatorio en la Escuela, controladas por el suboficial de guardia.

Con esto se ha tratado de alentar al que es buen alumno, y de dar horas de estudio obligatorio para aquellos que no están en los Standards que la Escuela pretende, impulsándolos a estudiar y aumentar su rendimiento.

Otro aspecto que se ha tratado de completar en el personal, dadas las diferencias en el ingreso, ha sido el militar.

Las condiciones de ingreso establecen que el personal de los escalafones de camareros y cocineros pueden ser marineros, es decir, son los únicos que pueden ingresar sin haber realizado aún el Curso de Cabo Segundo.

Este personal generalmente carece de cualidades de mando, ya que aún no han tenido oportunidad de ejercerlo. Ello, en un submarino, es un inconveniente, ya que se considera que el personal a egresar debe contar con la firmeza y el aplomo que da el don de mando.

En un submarino en inmersión son múltiples las situaciones de riesgo que se pueden presentar, y cualquier tripulante tiene que estar en condiciones de hacerse cargo de una situación de apremio en un local confinado.

A este fin, la Dirección ha prestado especial atención a la instrucción de orden cerrado, donde todos y cada uno de los alumnos debe hacerse cargo de un pelotón y mandarlo, mientras los instructores verifican la forma y la voz con que se imparten las órdenes. Esto ha permitido que desde el alumno más antiguo al más moderno y de todos los escalafones, practiquen el mando de un pelotón, pierdan el temor ante un grupo formado, y, sobre todo, que se afiancen en su personalidad.

4 - Conclusión

En la forma detallada y mediante la constante observación de los resultados obtenidos, la Escuela de Submarinos actualiza y perfecciona, año a año, los métodos y procedimientos para lograr la solución del problema fundamental con que se enfrenta, a fin de lograr cumplir su misión en forma integral.

Los procedimientos de detalle deben actualizarse en forma permanente, en función de la real situación y las necesidades de cada año y de cada curso.

PORCENTAJES DE BAJAS OCASIONADAS POR EL ESTUDIO

(Estadística de los años 1967 a 1969 inclusive)

ESCALAFON (*)	INGRESO TOTAL	BAJAS				PORCENTAJE
		1967	1968	1969	TOTAL	
AS	27	1	4	—	5	20 %
MA	15	—	—	—	—	0 %
RT	20	3	1	—	4	20 %
EL	31	3	—	—	3	9 %
ME	6	—	—	—	—	0 %
MS	9	—	—	—	—	0 %
TE	16	—	—	—	—	0 %
MQ	64	5	5	—	10	15 %
MM	15	—	1	—	1	6 %
OP	9	1	—	—	1	11 %
SE	12	1	3	—	4	33 %
EN	5	—	—	—	—	0 %
FU	10	3	—	1	4	40 %
SO	13	—	1	—	1	7 %
CM	25	—	5	3	8	30 %
CC	23	1	6	2	9	39 %
CT	1	—	—	—	—	0 %

(*) *Clave de las siglas: AS,* armas antisubmarinas; *MA,* mar; *RT,* radiotelegrafista; *EL,* electricista; *ME,* mecánicos electricidad; *MS,* mecánicos de armas; *TE,* técnicos electrónicos; *MQ,* maquinistas; *MM,* mecánicos de máquinas; *OP,* Operaciones; *SE,* señaleros; *EN,* enfermeros; *FU,* furrieles; *SO,* sonaristas; *CM,* camareros; *CC,* cocineros; *CT,* control tiro.

Capitán de Navío
MARIO RAÚL CHINGOTTO

DINAMICA DE LOS MECANISMOS

Propósitos:

1. Ofrecer a quienes sienten atracción por los elementos mecánicos un medio más para favorecer sus inquietudes.
2. Brindar experiencia básica a quienes deseen ensayar después, con asistencia del talento, en el campo de las innovaciones y de la inventiva.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: 14.— $ Ley 18.188

Presentación:
Dos tomos:
I - Texto, 184 páginas;
II - Ilustraciones, 107 figuras.
Papel ilustración.
Tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
tel. 31-1011, int. 27

La Operatividad Terrestre y las Inundaciones

Por el Capitán de Navío
JOSÉ ÁNGEL ALVAREZ

En ciertas oportunidades las fuerzas navales se ven envueltas en acciones netamente terrestres. En esos casos las condiciones del terreno y los factores que afectan al mismo merecen especial consideración. Entre las circunstancias que alteran aquellas condiciones, las inundaciones naturales o artificiales tienen especial relevancia.

El conocimiento de los detalles físicos que influyen sobre el problema y su solución rápida, pueden ser de utilidad cuando no se cuenta con un cierto número de especialistas.

Para lograr ese objetivo se identifican los procesos que sufre el agua desde que llega al suelo como precipitación y se enumeran los principales factores que destacan su importancia relativa.

Entre todos los enumerados, el escurrimiento superficial del agua es el elemento de mayor importancia.

Luego de identificar las principales características que influyen sobre el escurrimiento en el terreno y cómo se traduce el mismo en un aumento de caudal de los cursos de agua, se indican ciertas normas. Éstas permiten contar con datos que brindan informaciones útiles para la conducción de las operaciones sobre el terreno.

Consideraciones previas

Es poco frecuente que las fuerzas navales deban considerar con especial cuidado las condiciones del terreno y la relación de éste con las operaciones. El medio natural de acción de estas fuerzas —el vasto y ondulante mar azul— ofrece tan diferentes características de aquellas que privan en tierra, que nos resulta poco usual el entrar en su estudio.

Sin embargo, en la dinámica de la guerra más de una vez nos enfrentamos con ese problema. Aun en tiempos de paz, imprevistas condiciones de emergencia nacional nos pueden llevar a movimientos y acciones netamente terrestres. Esto nos ha ocurrido no hace mucho, con motivo de las inundaciones en el área del Gran Buenos Aires.

Igualmente, la II Guerra Mundial nos presenta interesantes lecciones de cómo los terrenos inundados afectaron a las operaciones. Hay entre esos ejemplos dos tipos de situaciones: 1) las causadas por la naturaleza; 2) las producidas por el hombre.

Aquí sólo nos remitiremos a hacer una revisión de conceptos que atañen a las inundaciones naturales del terreno. Al intentarla no trataremos de entrar en tecnicismos profundos, sino solamente mencionaremos los factores que más influyen en el problema y la aplicación práctica de esa revisión a las operaciones.

Las aguas naturales que afectan al terreno pueden provenir de lluvias, de nevadas o deshielos; aquí nos circunscribiremos al primer caso.

Es obvio que el reconocimiento del terreno implica un conocimiento algo detallado de su topografía, de sus accidentes y de su naturaleza o clase de suelo. Pero lo que sucede cuando el terreno se ve afectado por las grandes lluvias o anegado, depende de otros factores que no siempre podemos conocer en detalle. Entre ellos se cuentan: la naturaleza del terreno en profundidad, cuál es la cuenca o sistemas de cuencas que

rodean la zona de interés, cuáles son los obstáculos artificiales u oblas ingeníenles que afectan al movimiento de esas aguas, etc.

La evolución del tiempo meteorológico es otro de los rubros de importancia, no menor que los anteriores, pero que cuenta con la ventaja de que es casi siempre vigilado de cerca en toda operación militar.

De la lista superficialmente enumerada en el párrafo anterior, vemos que disciplinas tales como la geología, la topografía, la hidrología, la ingeniería y la meteorología serán de gran importancia en cuanto al suministro de la información y a la solución del problema.

Pero, ¿podremos contar permanentemente con tan vasto grupo de asesoramiento para secundarnos en la evaluación de las condiciones del terreno, en operaciones menores? Es evidente que no, y que más de una vez conocimientos prácticos y soluciones rápidas, serán de valor. Por supuesto esas soluciones rápidas tendrán un grado de precisión menor, pero que puede satisfacer al objetivo perseguido.

El ciclo del agua

La evaporación —principalmente en los mares— aporta la cantidad de humedad necesaria para la formación de nubes. Éstas, al precipitar sobre la tierra, llevan el aporte de agua que al alcanzar el suelo se convertirá en:

a) agua que se infiltra en el terreno y es absorbida por el suelo (agua capilar);

b) agua que se desliza por la superficie (escurrimiento superficial);

c) agua que se escurre por gravedad hacia el interior de la tierra y: 1) forma reservorios que luego afloran o no, 2) que finalmente se desliza entre capas subterráneas hacia el mar u otras cuencas dulces (escurrimiento profundo);

d) agua que se deposita sobre la vegetación (agua interceptada).

El efecto de interceptación de la vegetación sobre el agua que precipita depende de la frondosidad de vegetación y de la intensidad y duración de la lluvia. Los volúmenes de agua que se desplazan en la unidad de tiempo por el terreno (caudales), dependen no sólo de la intensidad y duración de la lluvia, sino de la naturaleza del terreno, de la topografía y de las obstrucciones naturales o artificiales que el agua encuentre en su camino.

Como imaginamos intuitivamente, de los enumerados es el escurrimiento superficial el de más inmediata repercusión sobre las operaciones en el terreno, por lo que abordaremos la descripción de los aspectos fundamentales que influyen en su magnitud y características.

El escurrimiento superficial

De toda el agua que escurre por la superficie, una parte se evapora —y recomienza el ciclo—, otra parte mayor va a dar finalmente al mar u otras cuencas dulces. En este último caso, cuando el aporte del agua que se desliza sobre la superficie del suelo es muy grande, al volcarse en cursos de agua de desagües limitados provocan "picos" u "olas" de inundación. Estas olas se van trasmitiendo aguas abajo con un régimen de traslación particular. Esos regímenes, por su importancia económica, son muchas veces motivo de estudios especiales a fin de pronosticar las alturas de las aguas altas y su momento de arribo. Un ejemplo de esos casos lo tenemos en nuestro caudaloso y cantado río Paraná. Allí, como sabemos, aparte de la influencia del Río de la Plata sobre el curso inferior, tenemos una variación estacional de las aguas, cuyos orígenes se remontan a zonas tan lejanas como las sierras brasileñas.

Las variaciones de caudal del río Paraná están relacionadas con las alturas de las aguas en ciertos puntos; por ese "aforo" podemos conocer rápidamente los diferentes volúmenes de agua que el río transporta en la unidad de tiempo.

Para calcular el agua que escurre por la superficie, muchas veces se parte de un porcentaje del total del agua que precipita. Es evidente que la magnitud de agua caída es un factor primario, pero aparte de si el terreno es llano o con pendiente, sus anfractuosidades y su porosidad son detalles que cuentan. Esto nos hace pensar en la poca probabilidad de que se cumplan rigurosamente porcentajes o factores fijos de cálculo, si es que consideramos zonas extensas.

El agua que resbala hacia otros niveles por infiltración tampoco es una fracción constante, puesto que varía con los diferentes suelos. Sin embargo, desde que comienza la lluvia empieza con valores altos que luego van decayendo rápidamente (lo hacen en forma exponencial). Precisamente el escurrimiento sigue una ley de variación opuesta: es perceptible luego del comienzo de la lluvia y aumenta con la duración de la misma.

Si el terreno ofrece cavidades, parte del agua que escurre se convierte en agua estancada. La relación de magnitudes entre ésta y el total del agua que corre buscando su destino final en las cuencas u otros receptáculos, dependerá de la topografía. A veces, obras de ingeniería mal calculadas (o con información deficiente) hacen de aviesas cavidades artificiales que han puesto con el "agua al cuello" a muchos confiados e improvisados colonizadores. Desagotes insuficientes, caminos que contienen zonas de escurrimiento natural sin prever su salida o sistemas de desagües obturados, han dado más de una sorpresa desagradable.

Siguiendo declives y anfractuosidades, entre brincos y salpicaduras llegamos, acompañando al agua de escurrimiento, al curso de agua. Aquí comienza la nueva etapa de su vuelta hacia el mar, al lago u otros ríos. Si la intensidad y duración de las lluvias son considerables, el aporte de agua es muy grande. Por consiguiente, para evacuar ese caudal por la misma sección de un río, la corriente se hace mayor y también se producen aumentos sensibles de alturas de agua o desbordes. Los dos efectos: agua muy impetuosa y altos niveles, imponen grandes esfuerzos a las estructuras fluviales, socavándolas y embatiendo contra ellas o imposibilitando su vadeo otras veces.

Ya que la mayor parte del agua desaparecerá por la vía de los cursos de agua, es de interés poder medir la variación de sus caudales. Lamentablemente, esto último no siempre es fácil de determinar con la aproximación necesaria. En todo caso, si se carece de los denominados aforos, o sea relaciones entre la altura de agua y caudales, para efectuar un cálculo se requiere conocer un corte transversal del curso de agua y medir las corrientes en esa misma sección.

Hasta este momento hemos hablado de partes constitutivas de una cantidad total de agua: la de precipitación. Es obvio que su medida es el primer elemento de juicio con que debe contarse.

Por la forma usual en que se mide la precipitación, en milímetros de agua caída, vemos que si la misma es uniforme sobre una zona determinada, la multiplicación de aquel dato por el área respectiva nos da el volumen en cuestión. Esta determinación aparentemente tan simple no siempre es así, por cuanto la lluvia es un fenómeno aleatorio y las supuestas condiciones de uniformidad —inclusive en los elementos que recogen el agua que precipita— son harto infrecuentes.

Por ello, para efectuar la determinación del volumen de agua caída es conveniente emplear algunas técnicas especiales.

Faltaría mencionar, para completar nuestra superficial revisión, qué sucede con el agua estancada: mientras el suelo está saturado, su desaparición será producto de la evaporación y luego lo será de la infiltración y evaporación. Por lo tanto, la desaparición del agua estancada será más rápida cuanto mayores sean los vientos y la temperatura reinante.

En los períodos invernales, en que las grandes precipitaciones son más frecuentes, sus cielos plomizos y densos favorecerán poco a una abundante radiación solar y en cambio los vientos frescos o duros actuarán en sentido contrario incrementando la evaporación que de otro modo sería reducida. Dependerá de cada situación particular el predominio de uno u otro efecto.

Aspectos prácticos

Lo anterior ha pretendida ser una simplificación grande de los fenómenos físicos y factores que atañen al problema en discusión. Quizá ahora interesa ceñirnos a una enumeración de condiciones y procedimientos que resulten útiles al campo operativo. Es en esos momentos donde soluciones de grandes discusiones y complejidades no son muy aptas y donde en cambio el conocimiento de los órdenes de magnitud y las estimaciones aproximadas pueden resultar suficientes. Por ello nos limitaremos a resumir conceptos y medidas a adoptar, sin entrar en su discusión o teoría. Las operaciones terrestres en zonas donde la transitabilidad puede ser afectada por precipitaciones, requiere:

1) Tener una carta, mapa o plancheta donde las alturas del terreno, distribución de las vías de agua naturales, puentes, represas y obras conexas estén exactamente representadas. Una carta general o de propósitos hidrográficos no siempre es adecuada.

2) Conocer la clase de terreno, la distribución de las precipitaciones a lo largo de los meses de las estaciones del año, o en la estación de interés, los caudales de descarga de los cursos de agua permanentes, con sus aforos o sus velocidades de corriente y la distribución de las estaciones pluviométricas. En caso de tener que efectuar operaciones de vadeo u operar en la época de grandes tormentas, ahorrará mucho tiempo el poseer secciones o perfiles de los cursos de agua.

3) Al entrar en una fase crítica de las operaciones por precipitaciones extraordinarias conviente tener:
   a) previsiones para que se obtengan informes pluviométricos distribuidos en la región de cada cuenca (o sea zona que vierte sus aguas a determinado río o lago);
   b) vuelos de reconocimiento fotográfico, que pueden ofrecer una valiosa información sobre las superficies cubiertas y los posibles volúmenes de agua sobre el terreno;
   c) unidades que operen cerca de vías de agua, con instrumental y personal preparado para observaciones hidrográficas elementales, tales como: determinación de profundidades, determinación de distancias, determinación de velocidad de corrientes y determinación de alturas de agua por reglas graduadas.

4) Si se poseen unidades móviles de observación meteorológica, la inclusión en ellas de un radar meteorológico es muy útil. El personal técnico que opera con él puede obtener información sobre totales de precipitación en forma indirecta y con una den-

sidad mucho mayor de la que proporciona sólo una red pluviométrica.

5) Si se conoce la intensidad de precipitación horaria se puede conocer aproximadamente la cantidad de agua que escurre utilizando la fórmula $q_p = C.i.A.;$ donde q_p son los milímetros de agua por hectárea y por hora; C es un coeficiente variable que depende del terreno; $i,$ es la intensidad de precipitación en mm/hora; A es la superficie, en hectáreas, que drena a una misma cuenca.

El coeficiente varía según los terrenos:

C = 0,20 para terreno arenoso, zona llana cultivada.

C = 0,50 para zonas cultivadas accidentadas, de barro arcilloso.

C = 0,80 para terreno elevado con suelos 70 % impermeables.

Sea, por ejemplo, una intensidad de precipitación de 3 mm/hora sobre una zona llana cultivada de 5 hectáreas, Esta produciría al cabo de una hora un volumen de agua de escurrimiento de:

$$q_p = 0{,}2.3.5 = 30 \text{ m}^3\text{/hora}.$$

El dato obtenido en la forma antes indicada debe ser utilizado cautelosamente, porque proviene de una fórmula que encubre una simplificación grande del problema. La misma es de mayor exactitud en superficies reducidas. En general debe considerársela como una estimación de la magnitud del escurrimiento.

6) Cuando se dispone de una red pluviométrica para conocer la magnitud del agua caída:

a) Si el terreno es uniforme pueden promediarse los valores obtenidos, multiplicándolos por el área sobre la que se trabaja y que drena a una misma cuenca.

b) Si no se cumplen las condiciones anteriores o se desea un mejor valor, trácense las isoyetas (líneas de igual precipitación) con los datos informados. Con estos valores efectúese el cálculo de volúmenes para las áreas cuyos valores medios pueden ser determinados en base al trazado anteriormente efectuado.

7) Para conocer las variaciones de descarga de los cursos de agua que drenan cada zona procédase a:

a) Instalar reglas graduadas o leer las instaladas si se tienen aforos previos. En caso que ese aforo sea desconocido, siempre brindan un elemento de información que puede resultar de interés.

b) En caso de no poseer valores de aforo (mediciones de caudal en función de las alturas de agua) debe poderse medir las

corrientes y conocerse la sección transversal del río. Se elige una zona adecuadamente representativa y se divide la sección transversal en unas diez subsecciones. En el punto medio de cada una de ellas se determina la velocidad media de la corriente. Para ello se opta por: 1) medir la corriente a 2/10 y 8/10 de la profundidad del lugar y promediar esos valores; dicho promedio se toma como el dato de velocidad media que se busca, ó 2) medir la corriente a una profundidad de 6/10 de la del lugar; ese valor es aproximadamente el de la velocidad media. La suma de los valores determinados para cada subsección en una de las alternativas antes indicadas, multiplicada por el área de las subsecciones elegidas, da el volumen de agua que pasa por la subsección en la unidad de tiempo. La suma de esos volúmenes de cada subsección dará el caudal total.

Determinaciones periódicas indicarán por comparación con el valor del caudal normal, el escurrimiento, el tiempo aproximado de drenaje y las consecuencias.

c) Cuando los cursos de agua descargan al mar, se debe tener presente la influencia del nivel de agua exterior. El mismo hará variar las condiciones de descarga introduciendo complicaciones adicionales.

Conclusiones

Entre los factores que afectan a la operabilidad de las fuerzas en el terreno, los caudales de agua producidos por las grandes lluvias significan un aspecto importante.

Evaluar la incidencia de ese factor en el campo táctico requiere un volumen apreciable de información previa. En particular, es muy conveniente poseer estadísticas de lluvias de períodos suficientemente largos.

Para estimar mejor las condiciones del terreno, deben existir instrumental especial y personal desplegado en las zonas de interés, con conocimientos de cómo obtener la información pertinente.

En ausencia de asesoramiento especializado, algunos cálculos rudimentarios pueden permitir una estimación grosera de los datos fundamentales, siempre que se conozcan los elementos que afectan a los procesos físicos mencionados.

BIBLIOGRAFÍA

R. K. LINSLEY, M. A. KOHLER y J. L. H. PAULHES: *HidroJogy for engineers,* Nueva York, 1958, páginas 162-169, 211 y 212.

La Nueva Concepción del Derecho y la Conducción

Por el Capitán de Fragata Abogado
ALVARO GÓMEZ VILLAFAÑE

Se ponen de relieve los principios rectores de la "conducción" y la importancia trascendental que tiene la "conducción militar" para la seguridad y tranquilidad de la ciudadanía.

Introducción

Pretendemos aplicar los conceptos de nuestra "Nueva Concepción del Derecho",* a la difícil y noble tarea de la conducción con la esperanzada idea de que puedan servir a su real *objetivo* y *finalidad,* sin equivocar el camino.

Toda *conducción* tiene un *objetivo* y una *finalidad,* que deben integrarse evolutivamente en las relaciones humanas, so pena de no dar los frutos deseados y de ser causa de perturbación social.

Al hablar de *conducción,* debe darse por sobreentendido que nos referimos a una relación existente entre el que *conduce* y el *conducido*. Al que conduce le llamamos *conductor,* debiendo ligar a ambos un vínculo de voluntad, de naturaleza espiritual, o de reconocimiento sobre lo que a cada uno le toca hacer, sin desviarse del *objetivo* y *finalidad* del caso.

Siendo el elemento esencial para la conducción el hombre, surge la necesidad de saber cuál es la ley que rige su naturaleza y qué es lo que ésta le deja libre, que sea materia de este trabajo.

Es evidente que la conducción será tanto más fácil, cuanto más se conozcan los factores inherentes que hagan el reconocimiento por el conducido, de la *autoridad* del conductor, en un nivel de respeto mutuo, seguridad y eficacia, sin eufemismos ni sortilegios.

Haremos a continuación, en apretada síntesis, con los fundamentos de nuestra "Nueva Concepción del Derecho", una reseña sobre la ley que rige la naturaleza humana, para entrar al tema de la *conducción,* en general, haciendo un alto en la *conducción militar.* Pasando al concepto *de la guerra*, seguir con una somera referencia a la actuación de conductores clásicos, destacando luego, según nuestra posición, los elementos positivos y negativos de las respectivas personalidades inhe-

* Trabajo a publicar.

rentes a la *conducción,* de lo que el lector podrá sacar las propias conclusiones.

Ley que rige la naturaleza del hombre

El hombre, para mantener la vida en el cuerpo, tiene que satisfacer las cuatro necesidades fundamentales: respirar, comer, beber, y descansar (material y espiritualmente) de la sigla "res-co-be-des", si no se produce la muerte.

El mundo natural se nos presenta como una totalidad ordenada de cosas y de fenómenos; por el contrario, lo humano aparece como un hormigueo de individuos y de grupos, de sentimientos, pasiones y acciones confusas, de cuyas relaciones interdependientes no nos es posible inferir un orden o una ley. El primero está regido por lo que llamamos "ley natural", inquebrantable, inviolable; mientras que el segundo es un desorden y sus relaciones no están sujetas a ley alguna; cada persona interpreta y comprende según la propia y particular sensibilidad.

El hombre se siente relacionado con su prójimo, a instancias de *algo* que llamamos *esencialidad social,* por imperio de la ley natural. La esencialidad social es de naturaleza cósmica, e impulsa al ser a vincularse con sus semejantes para cumplir mejor con las necesidades fundamentales. Para ello el hombre usa la inteligencia y los animales el instinto.

Hallándose la naturaleza humana impregnada de la *esencialidad social,* regida por la ley natural, es evidente que su acción la ejerce sobre la *conducta* o el *obrar* del hombre, que lo obliga a satisfacer las cuatro necesidades fundamentales de la vida, si quiere conservarla.

De lo precedentemente expuesto, es fácil deducir que el hombre está ya organizado por la ley natural. Y esta organización es tan perfecta, que si no llena sus necesidades esenciales ya enumeradas, el castigo es la muerte. La ley natural se cumple de por sí, es justa por naturaleza, no siendo necesario emplear los tribunales de justicia. En cambio, en el orden humano, la ley no se cumple de por sí; el incumplimiento no causa la muerte del infractor y por razones educativas se emplean dichos tribunales de justicia, para lo cual toda ley debe contar con la *sanción,* para el caso de infracción (ver nuestra "Nueva Concepción del Derecho").

Demostramos así, que la conducta humana está obligada, por ley natural, a cumplir con las necesidades fundamentales de la vida, dejándola libre para lo demás, en las relaciones humanas.

En la parte que la ley natural deja libre a la conducta humana, ésta se halla influenciada por los datos de la experiencia, empíricos o

positivos, suministrados por los sentidos, cuya fidelidad dependerá de la sensibilidad particular de cada persona. En ello interviene la *razón,* la *memoria* y la *inteligencia,* todo *subjetivo,* válido para el sujeto y que no sigue el orden natural.

El conocimiento valorativo de la *subjetividad* precedente, implica el sometimiento del conductor a un adiestramiento especial, a fin de que no mida con la misma vara, en situaciones similares, las reacciones humanas. Interesa en la *conducción* los hechos, y no lo subjetivo, que confunde.

Con la *inteligencia*, el hombre conoce, y con la razón discierne. En la conciencia, que rodea al cerebro, se depositan los datos reales o naturales que proceden del *saber* de la Creación; y en el cerebro, además de esos datos reales, se imprimen los datos empíricos, positivos o de la experiencia. El *pensamiento* promueve la dirección y coherencia de los datos cerebrales y elabora las ideas. La *mente,* según la capacicidad intelectiva de cada persona, toma esos datos y da la significación de los objetos.

Si fuera posible aislarse de los datos empíricos o de la experiencia, el pensamiento podría trabajar sólo con los datos reales o naturales, en cuyo caso la *razón* seguiría el orden natural. Sólo en esta situación, consideramos que la razón podría ser fundamento de las relaciones humanas y que nos acercaríamos al conocimiento de la *verdad.*

El conductor debe tener presente que lo que confunde a la mente humana son los datos que suministra el mundo empírico o positivo, y de orientarse únicamente por lo que vemos, olvidando a la naturaleza humana, sin la debida reflexión, se hallará cada vez más confundido.

Entre otros elementos de que el hombre dispone para razonar, se halla la *memoria,* fácilmente reflejable, y en ella no juega la *inteligencia.* Una persona puede ser un gran memorioso, pero de reducida inteligencia. En la memoria interviene la facilidad de grabación en el cerebro de los datos empíricos, y no la profundidad del pensamiento.

Con la memoria aparecen con mayor facilidad los datos de la experiencia, y con la inteligencia los más profundos o reales; la inteligencia puede no estar en contraposición con la memoria. La inteligencia es de acción amplia, puesto que llega a las profundidades insondables de la conciencia donde se deposita el saber humano; en cambio la memoria es restrictiva. Las cualidades de la expresión deben medirse por la inteligencia y no por la mera repetición peculiar de la memoria.

El uso de las cosas, hechas o no por el hombre, conforme a su destino, promueve una conducta necesaria. Puesto que si no se las usa para lo cual han sido hechas, pueden ocasionar lamentables perjuicios. De lo que resulta que las mismas cosas informan sobre la manera de usarlas, premiando los aciertos y castigando los yerros. Ahora bien:

Con el acto de usarlas, se observa una acción instantánea, que no es solamente el resultado del pensamiento o de la inteligencia, sino de la habilidad natural de la persona, o del adiestramiento para el caso.

Sin pensarlo demasiado, el hombre ha ido adecuando su conducta al uso de las cosas naturales que transforma para su servicio o comodidad. Y hasta se podría sostener que, cuanto más cosas haga el hombre, más restringirá su acción ambigua y será tanto más civilizado.

El efecto de la inteligencia, con los datos reales y empíricos, el de la memoria, el debido uso de las cosas, son cuestiones de permanente implicancia en las relaciones humanas, que el conductor debe saber manejar, para alcanzar algún éxito en el *objetivo* y *finalidad* de su misión.

Recordemos que la conducta del hombre, en primer término, está obligada al cumplimiento de necesidades fundamentales de la vida, si no es la muerte, y en lo demás queda libre. De ello surge, en nuestra posición, el concepto de *libertad* que se gana por el hábito de cumplir con la ley. Cumpliendo el hombre con todas sus obligaciones, se sentirá *libre.* El conductor no debe inmiscuirse en esa porción de *libertad*, si no la rebeldía será la consecuencia.

Creemos haber demostrado que la naturaleza humana está regida por la ley natural, inquebrantable e inviolable. Pasemos ahora a la *conducción militar.*

Conducción militar

Hablamos de la *conducción*, en general, tratando de elucidar los factores que conducen a una *conducción natural* en las relaciones humanas, y no crear otros *arbitrarios* o negativos que perjudican sustancialmente los objetivos y fines de la misma. Llamamos *arbitrario* a todo lo que contraríe el orden natural de las cosas.

La esencia de la *conducción* es la *disciplina* y en el orden militar, la *disciplina militar.*

Según el *Diccionario de Filosofía*, Nicola Abbagnano (1ª edición en español, 1963, impreso y hecho en México), disciplina, es: "1) Una ciencia en cuanto objeto de aprendizaje o de enseñanza. 2) La función, negativa o constrictiva, de una regla o de un conjunto de reglas, en cuanto impide la desviación de la regla misma". Combinando estas dos acepciones, podríamos decir que: disciplina, es toda actividad que tenga por objeto aprender, enseñar, o cumplir con normas establecidas y que impida toda desviación.

La disciplina militar obliga al cumplimiento de normas preestablecidas en forma restrictiva, para lo cual toda norma disciplinaria de-

be contar con la *sanción* o *castigo* para el caso de infracción, como sistema educativo militar.

La disciplina militar debe operarse sin desviaciones, con la responsabilidad debida de las jerarquías, para lo cual se gradúa el máximo castigo que cada una está facultada para imponer por sí al subalterno o subordinado, sin lesionar el derecho de defensa. El mantenimiento de la disciplina militar atañe a todo militar, sea cual fuere su grado o responsabilidad siendo ella, como dijimos, la esencia de la conducción militar.

Para la conducción militar, debe entenderse que la disciplina militar tiene que practicarse con el *ejemplo,* para cumplir mejor con su objetivo y finalidad.

El sentido humano de la disciplina militar hace que en todo momento deba velarse por la conservación de la vida, promoviendo lo que sea necesario, a fin de que el *ser* pueda cumplir con sus necesidades fundamentales. Y que toda situación negativa a este respecto conspira en contra del orden disciplinario, surgiendo la rebeldía.

No toda persona podrá someterse a la disciplina militar. Esta es una carga más agregada a obligaciones comunes; de allí la necesaria elección para desempeñar esa actividad.

La disciplina militar se adquiere con el aprendizaje, la enseñanza y el estricto cumplimiento de las normas militares, sin desviaciones. De lo que surge la trascendental importancia de su inculcación a base de notas puras cerebrales, y de adiestramiento con actos de relevancia militar. Esta formación se obtiene evolutivamente y dentro de un claro concepto que determina su esencia.

Predicar que la disciplina militar obliga a pasar por alto el cumplimiento de necesidades fundamentales de la vida, propia y de la familia, es corromperla lamentablemente.

Distinto es el caso, en el que no puede vacilarse, cuando la conducción militar, en aras de la comunidad, obliga al sacrificio; que de por sí debe tener sentido en la valoración de los hechos y por el ejemplo.

La disciplina militar, que se adquiere por evolución, debe ser exigida con mayor severidad a medida del avance en las jerarquías, y no debe pensarse cómodamente, que es para los subordinados.

En suma, las restricciones a la conducta en la vida militar están fijadas por:

a) El cumplimiento de las necesidades fundamentales de la vida, propia y de la familia, en primer lugar.

b) El cumplimiento de las leyes comunes del Estado.

c) El aprendizaje, enseñanza, y práctica de la materia militar en su esencia y significado.

d) El mantenimiento de la disciplina militar, con todas sus implicancias; y

e) Las obligaciones ciudadanas.

Hemos tratado de enumerar, en nuestro concepto, las restricciones principales que atañen a la observación de la conducta en la vida militar, de lo que será fácil inducir que su investidura requiere aptitudes especiales para ello.

Dijimos que la conducción militar debe tener un *objetivo* y una *finalidad,* y que su esencia era la *disciplina militar.* Que ésta es lo trascendente, y también tratamos de los datos reales o naturales y empíricos y cómo jugaban por la acción del pensamiento, de la inteligencia y la memoria de la mente humana. La inteligencia y el talento pueden hallarse en las más inferiores jerarquías, y el conductor debe captarlas y valorarlas en bien de su objetivo y finalidad, sin interferir en lo *personal* de cada uno, que responde a la *iniciativa*, a fin de no desperdiciar todo aporte necesario.

Para fijar ideas, llevemos estos conceptos al caso del comando de un buque de guerra.

Un buque de guerra es una unidad que tiene un objetivo y una finalidad dentro de los planes pertinentes y debe funcionar como *unidad,* en la conducción, representada por su comandante. Damos como un hecho que existe la disciplina militar en las relaciones mutuas entre el comandante y hasta el último tripulante, como cuestión esencial de la *conducción,* con las responsabilidades debidas.

Se conduce al *hombre,* que está restringido en su conducta por su vinculación con la ley natural y motivaciones propias del mundo empírico o de la experiencia, que conciernen a su *interior*, que escapan a la valoración correcta por otro hombre; son del orden *subjetivo,* propio del sujeto. En la conducción interesa lo *objetivo,* los hechos, e introducirse en las lagunas de la interpretación de lo *subjetivo* es perder lastimosamente el tiempo; y así casi siempre, por no decir siempre, se cometen errores lamentables en contra de la disciplina militar.

El empleo del buque debe ser el *objetivo* que como unidad debe funcionar para toda la tripulación del mismo, para hallarse en condiciones de hacerlo en el menor lapso, lo que implica adiestramiento y buen estado del material, entre otras cosas. Con la *finalidad* de llevarlo en el momento y punto determinados en caso de guerra para entrar en combate y destruir al enemigo.

Recordemos que el buque es una *cosa,* y que debe ser empleado conforme a su destino o sea para lo que fue hecho, lo que determina una conducta necesaria para su manejo. Y que por el uso, según la habilidad o adiestramiento consecuente, la cosa misma premiará los aciertos, como castigará los yerros.

Nos referimos a la *guerra;* vamos a dar nuestras ideas al respecto:

Concepto de la guerra

Seguiremos a von Clausewitz, en su libro *De la Guerra* (5ª edición alemana).

Sostiene: "La guerra es, pues, un acto de fuerza, y no existen límites en el empleo de ésta; cada uno da al otro la ley, se establece una acción recíproca que, según nuestro concepto, debe llevarnos hasta el último extremo. El desarme o derribo del adversario, debe ser siempre el fin del acto guerrero".

El militar no sólo debe prepararse para la guerra, sino como garantía de la defensa del orden interno de su país. La táctica y la estrategia no son patrimonio único de la guerra sino también de la paz. Clausewitz, las define así: "Táctica, la enseñanza del empleo- de las tropas en el combate; y estrategia, la enseñanza del uso de los combates para el fin de la guerra".

En nuestra posición, para tiempo de paz sería: Táctica, la enseñanza del *objetivo* y *finalidad* de la *conducción militar*; y estrategia, la enseñanza del uso de tales cosas para conservar la paz.

En nuestra "Nueva Concepción del Derecho", sostuvimos que la organización social se debía a que la *esencialidad social,* regida por la ley natural en el hombre, lo impulsaba a asociarse con sus semejantes, para llenar mejor las necesidades esenciales o fundamentales de la vida. Y que por esta organización, el término medio de la vida humana se iría prolongando. Cabe advertir que el término medio de la vida humana en la época de los romanos era de 29 años y ahora estamos, según estadísticas, en los 70 años. En estas condiciones, surge con toda evidencia que el militar no debe tener como función en el organismo social la de matar o destruir, sino la de garantizar la conservación de la vida humana.

El militar no puede ser un elemento negativo de la sociedad, sino una garantía de su conservación. Es obligación de todo militar repudiar la violencia o las guerras y en estos casos hacerlas cesar en el menor lapso, ahorrando vidas e imponiendo condiciones para evitar su repetición.

El *ser* militar debe tener una efectiva implicancia en las relaciones humanas, sin desviarse de su *objetivo* y *finalidad*. Para ello no basta la materia específica en su formación militar, sino también la del ciudadano con criterio restrictivo sin que surja de la improvisación.

Queremos, ahora, hacer una referencia a algunos conductores clásicos respecto a su actuación y personalidad, indicando en cada caso, lo *positivo* y lo *negativo* para la *conducción*:

Conductores clásicos

Nos serviremos del libro *El arte de la Conducción,* compilación de biografías por el mayor general von Cochenhausen, publicado por la "Biblioteca del Oficial", Círculo Militar argentino, año 1934, entre las que se incluyen las biografías del general San Martín, por el general Nicolás C. Accame, y la del Almirante Brown, por el capitán de fragata Héctor R. Ratto, siendo interesante para el lector, entendemos, complementar la lectura de este trabajo con el estudio analítico de esa publicación, de mucha enjundia.

EPAMINONDAS

"Siglo IV antes de Jesucristo. La lucha por el predominio político y social en la Hélade entre Atenas y Esparta, por los conceptos de democracia y aristocracia que cada una representaba, finalizó con la completa disolución del espíritu nacional griego". Epaminondas penetra en el campo de Ja política; exige la autonomía de Beocia y desafía a Esparta. En el año 371, en la batalla de Leutra, por primera vez derrota a un ejército espartano, y la fama de la invencibilidad militar de Esparta queda triturada. Cuando busca una decisión en una batalla campal, la supremacía de Beocia, y en momentos que inclina la victoria a su favor, muere, sin que se defina la lucha.

Epaminondas fue un virtuoso ciudadano tebano y disciplinado y valiente militar. Instruido en música, danza y gimnasia, modelado en la doctrina de su maestro, el pitagórico Lysis de Tarento, de gran importancia espiritual; se interesó por el orden de la naturaleza, concibiendo al universo como una armonía de contrastes y a su reflejo quería una sociedad dándole una dirección aristocrática-conservadora, transformándola en un poder político oculto. En su agonía, durante la batalla en Mantinea y a la vista de la victoria, aconseja hacer la paz.

CUALIDADES: *Positivas:* Inteligente, culto, valiente, disciplinado, deportista, conservador, pacifista, humanista y estadista. *Negativas:* Nacionalismo extremo.

TEMÍSTOCLES

Nació en Atenas en el año 525 antes de Cristo, descendía de una modesta familia ateniense, y falleció en Magnesia en el año 465 a.C. Tenía poco interés por las bellas artes y la ciencia, siendo esencialmente práctico. En la lucha por la supremacía entre la aristocracia y la democracia se adhirió a la segunda, con fines políticos. En la batalla de Maratón se destacó por su valor personal.

Temístoeles, consecuente con su anhelo de una Grecia grande y unida, llevó a cabo una política armamentista dando a Atenas una de-

finida hegemonía como potencia naval. Pero no consolidó su obra, a nuestro parecer, al desinteresarse de los problemas humanos que no dieron la adecuada dirección a su voluntad de vencer.

CUALIDADES: *Positivas:* valiente, pragmático. *Negativas:* falta de cultura, ambicioso, autoritario, impolítico, nacionalismo extremo.

ALEJANDRO EL GRANDE

"Nació en el año 356 a.C. Después de conducir a los 16 años de edad los negocios de Estado en representación de su padre, subió al trono a los 20 años. En una asamblea de Corinto, integrada por todos los representantes de los estados griegos —con excepción de Esparta- se le confirió, como se hizo antes con su padre, el mando supremo del ejército aliado en la expedición contra los persas".

Para asegurar sus propios intereses, Alejandro el Grande empleaba la violencia, eliminando a sus competidores con inflexible voluntad; siendo altivo y tiránico, en cambio, era el mejor camarada de su ejército. Iracundo y brutal, asesinaba al amigo si estaba excedido en la bebida, aunque luego demostraba aflicción y arrepentimiento. Nunca postergó los negocios públicos por su comodidad y carecía de afición a la pompa y al lujo; era más bien derrochador y respetuoso con los ancianos, honrado con el enemigo y no era glotón. En persona marchaba a la cabeza de su ejército, señalando el camino por donde debía seguir la tropa; el más valiente del ejército, incansable de día y de noche. En la cúspide de su fama, a una edad en que otros recién comienzan, le alcanzó la muerte.

CUALIDADES: *Positivas:* genio guerrero, valiente, inteligente, responsable, generoso, muy culto, estadista, humano. *Negativas:* muy joven, personalista, ambicioso, carente de dominio sobre sí mismo.

ANÍBAL

Nació en el año 247 a.C., hijo del cartaginés Amílcar Barca, quien llevó a su hijo de nueve años de edad en su expedición a España. En el año 229 a.C. muere Amílcar; por ser Aníbal demasiado joven para reemplazar a su padre, lo hace Asdrúbal, cuñado de Amílcar, que ocho años después encuentra la muerte y Aníbal, por el ejército que lo idolatraba, es proclamado Comandante en Jefe (221 a.C.).

Aníbal se había impuesto, como deber ineludible, destruir el predominio romano. Creía conseguir su propósito, atacando a Roma en la Italia misma y disolviendo la alianza itálica. "Al miedo a Aníbal y la necesidad de protegerse de sus golpes, debe Roma la reacción de su

ejército profesional bien disciplinado, el solo capacitado para ejecutar y desarrollar la táctica de líneas y con él se conquistó el mundo".

Aníbal reunía en su persona todas las características del estadista y del conductor, dotado de una inconmovible firme/a de carácter. Estaba persuadido de que si Cartago no quería perder su predominio en el Mediterráneo, era inevitable la lucha decisiva contra Roma, y la llevó en forma efectiva, ofensiva, para obligarla a una paz que alejara definitivamente ese peligro. El acierto de tales miras y de ese peligro se confirmó 37 años después de su muerte, y tanto que Cartago fue borrada por completo de la historia.

Aníbal destruyó en Cannas al ejército enemigo y sitió a Roma; pero su ejército era demasiado débil para mantener el sitio. Con la incomprensión de sus conciudadanos, "crujiendo los dientes y conteniendo apenas las lágrimas, Aníbal abandonó el teatro de sus victorias", al decir de un escritor romano. En 183 a.C. huye al Asia Menor y para no caer en las manos de sus mortales enemigos, pone fin a su vida, envenenándose.

CUALIDADES: *Positivas:* genio guerrero, patriota hasta el sacrificio, estadista, objetivo, conocedor de la naturaleza humana, valiente, culto, pragmático, se hacía querer de sus subordinados. *Negativas:* nacionalismo extremo.

CÉSAR

Descendiente de una de las más viejas familias de la nobleza de Roma e hijo de un alto funcionario del Estado, nació el 12 de julio del año 100 a.C. Pasó algunos años en el extranjero, con el ejército y la flota, y luego tomó activa participación en la vida pública. A los 38 años es nombrado gobernador de la provincia de España; conquista en una corta campaña a Portugal y, por su perspicacia, se gana la confianza de la población española.

En el año 60 César concluye un pacto político con los dos hombres más poderosos de Roma, Pompeyo y Craso. Elegido cónsul, toma a su cargo la administración de la Galia y la Iliria. Después de la muerte de Craso, Pompeyo dominaba sólo en Roma y las negociaciones no daban resultado; César batió decisivamente a Pompeyo en la llanura tesálica (48, campos de Farsalia). Pasan tres años y los pompeyanos no se confiesan vencidos; mientras César, en los cortos intervalos de la lucha, trata de terminar la obra comenzada por un imperio romano unido, en que todos los súbditos tuvieran voz y voto de acuerdo a la propia obra y cultura. Traza con claro criterio las líneas fundamentales para dicha obra, y faltándole mucho para terminarla, lo sorprende el puñal forjado por la envidia, el odio y el miedo ante su grandeza,

que lo asesina durante una reunión del Senado, el 15 de marzo del año 44.

Profundo admirador de la naturaleza, César cultivó su "yo" espiritual distinguiendo lo superfluo de lo esencial, lo falso de lo real. Concibió una sociedad que por la manera de vivir, se compenetrase de sus deberes para consigo misma y con el Estado.

CUALIDADES: *Positivas:* estadista, conocedor de la naturaleza humana; muy culto, universalista, democrático, modesto, de extraordinaria voluntad. *Negativas:* demasiado confiado.

AGRIPA

En el año 43, a los veinte años de edad, aparece por primera vez en público como acusador de Casio, asesino de César. Nacido en el mismo año que Octavio, 63 a.C., el destino lo unió desde la juventud hasta la muerte de éste. Luego de los éxitos en la guerra perusina, se eleva rápidamente en su carrera militar. En el año 39 conduce los ejércitos romanos en la Galia y la Germania. En el año 37, Octavio le entrega el mando de la flota en la lucha contra Pompeyo, logrando victorias decisivas en Milas y Nauloco. Asumiendo el comando supremo en el mar, en Accio destruye la flota de Antonio. Hasta su muerte, Agripa fue el más firme apoyo del gobierno de Augusto. En el año 12, luego de una corta enfermedad, lo alcanza la muerte.

Los rasgos clásicos del gran conductor se observan en la personalidad de Agripa: tenacidad, audacia, conocimiento exacto del enemigo, prudencia y en sus obras se ve al estadista. En la ciencia se dedicó a la geografía; hizo proseguir y terminar la mensura del imperio romano comenzada bajo Julio César. Ajeno a toda ambición personal, sirvió a una causa superior —la causa del Estado romano— dando un ejemplo por su cooperación inteligente y eficaz.

CUALIDADES: *Positivas:* Universalista; valiente; audaz; culto; prudente; estadista; democrático y modesto. *Negativas:* No se observan.

DRAKE

Nació en el año 1544. A los 12 años de edad entró como grumete en un guardacostas del canal de la Mancha y por muerte del capitán lo reemplazó en el cargo. Entró al servicio de corsarios; fue Drake quien llevó por primera vez a Europa la papa, como medio alimenticio procedente de las Indias Occidentales. Estudió política y geografía, participando en una expedición militar contra Irlanda. En 1578, luego de cruzar el estrecho de Magallanes, llegó al océano Pacífico, saqueando diversos puertos, apoderándose de valiosos barcos españoles y regresando a Inglaterra con un rico botín. En 1586 fue nombrado *almirante de*

ios mares y comandante de una flota de 23 barcos. En 1588 derrotó, junto con Lord Howard, a la armada española en el canal de la Mancha. En 1595 emprendió una última expedición hacia las Indias Occidentales, donde falleció a consecuencia de la fiebre y su cadáver fue arrojado al mar.

"Drake demostró en el combate contra la Armada Invencible que una esmerada instrucción puede compensar la superioridad numérica y dio valor a la expresión de que no son los barcos sino los hombres los que luchan", de acuerdo con nuestro principio, anteriormente citado, de que siendo el barco una *cosa,* debe ser usado conforme a su destino, o sea para lo que fue construido. En caso contrario, la misma *cosa* castigará los yerros, que dependen del estado del material y de la habilidad o adiestramiento del que lo emplea.

CUALIDADES: *Positivas:* Conocedor de la naturaleza humana; culto; marino por excelencia. *Negativas:* No era estadista.

CROMWELL

Nació en Huntingdon, el 25 de abril de 1599. A los 17 años de edad ingresó a la Universidad de Cambridge; dedicado a la agricultura, se definió por el movimiento puritano. En 1640 fue elegido diputado al "Parlamento Largo", actuando intensamente en la oposición; y cuando ésta rompió definitivamente con el rey, Cromwell se alistó en 1642 como voluntario en el ejército formado contra Carlos I. Tenía entonces 43 años; por sus méritos durante la guerra civil (1641-1646) ascendió en 1643 a coronel y al año siguiente, como teniente general, en la batalla de Maston Moor, decidió la causa en favor del Parlamento. Cuando los escoceses intervinieron en favor de Carlos I e invadieron Inglaterra, los aniquiló en la batalla de Preston, y a su influencia se debe también la condena y ejecución del rey (30 de enero de 1649). En Inglaterra se proclamó la República, y en el mismo año Cromwell es nombrado generalísimo de Irlanda para sofocar la rebelión estallada, pero antes de haberla conquistado completamente se le ordenó el regreso. Promovido a capitán general de todas las fuerzas combatientes de Inglaterra, tomó a su cargo la conducción del ejército contra los escoceses, aniquilándolos en las batallas de Dumbar y Worcester. Al regreso de esta guerra suprimió por medio de un golpe de Estado, en abril de 1653, el llamado "Parlamneto Corto". En diciembre de 1653 recibe el título de "Lord Protector de Inglaterra", cargo que reunía poderes casi reales, con el derecho de nombrar a su sucesor. En esos años se realizaron las victoriosas guerras contra Holanda (1652-54) por el predominio marítimo, y contra España, iniciada en 1654. Presencia la conquista de Dunkerque (julio de 1658) y fallece el 3 de setiembre de 1658, luego de una vida plena de grandes éxitos.

Cromwell era pragmático, le interesaban los hechos, confiaba en sí mismo, y quería una guerra rápida y enérgica. Tenía un claro concepta de la naturaleza humana y sabía dirigir a los hombres con la guía de su pensamiento puesto en Dios. Dijo una vez: "Vosotros, ciegos mortales, que no sabéis cuánta fuerza reside en la oración."

Recién a los 42 años de edad entra en la vida política de su país, cuando a esa edad otros grandes de la historia habían pasado ya la cúspide de su trayectoria. Esta madurez mental tiene relevancia en que en un período de sólo 16 años se convirtió en dueño absoluto de Inglaterra, Irlanda y Escocia.

CUALIDADES: *Positivas:* Práctico; conocedor de la naturaleza humana; estadista; genial guerrero; mentalmente maduro; muy religioso; culto; ambicioso. *Negativas:* Absolutista.

BLAKE

Nació en 1599 en la localidad de Bridgewater; estudió siete años en Oxford. En 1640 fue elegido miembro del Parlamento en Londres. Al estallar la guerra civil contra Carlos I (1642), Blake luchó con heroísmo conduciendo los dragones en el ejército del Parlamento, y al comenzar la campaña irlandesa en 1649, fue nombrado comandante en jefe naval por Cromwell. Luego de varias acciones victoriosas en el mar contra la flota holandesa, aniquiló el 7 de setiembre de 1652 a una escuadra francesa cerca de Dunkerque. Cuando Inglaterra declaró la guerra a España, Blake recibió la orden de impedir con una fuerte flota la salida de refuerzos españoles hacia las Indias Occidentales y de apoderarse de una flota cargada de plata. A pesar de su débil salud, Blake mantuvo durante un año el bloqueo de la costa española. Falleció el 17 de agosto de 1657, el día de la llegada de su flota victoriosa a Plymouth, y antes de ver nuevamente las costas de su patria.

En Oxford, Blake adquirió una sólida preparación intelectual y practicó toda clase de deportes; poseía un gran dominio sobre sí mismo, demostrando serenidad en la adversidad. Profesaba en forma pública sus sentimientos republicanos, a los que se mantuvo fiel en toda su vida; predicaba por una democracia sobre una base religiosa. Desaprobó la ejecución del rey, siendo partidario de que fuera depuesto y desterrado. Tenía claro sentido de lo humano, prodigando a sus oficiales el trato de amigos íntimos y dedicó especial atención al culto del honor.

Cuando Cromwell, en abril de 1653, se convirtió en dictador de Inglaterra, Blake mantuvo la unión de los marinos. Los exhortó a que se mantuvieran unidos ante el sagrado deber para con la patria, debiendo cada uno obrar con lealtad en su puesto, fueran cuales fueran las irregularidades que ocurrieran en el Ayuntamiento. Sostenía que la flota no debía ocuparse de política y sí velar por que los extranjeros

no jugaran con Inglaterra. Ponía singular habilidad y cautela para no exponer en demasiado peligro a los barcos y tripulaciones en el combate.

La voz popular ha incluido a Blake, y con justicia, entre los "reyes del mar".

CUALIDADES: *Positivas:* Estadista; culto; deportista; demócrata; religioso; marino por excelencia; claro concepto del nacionalismo; conocedor de la naturaleza del hombre. *Negativas:* No se observan.

FEDERICO EL GRANDE

Nació el 24 de enero de 1712 y falleció el 17 de agosto de 1786. Sucedió en el trono a su padre, Federico Guillermo I, que fue el organizador del ejército prusiano. Elevó a Prusia de "una cosa híbrida entre electorado y reino", mediante la primera y segunda guerra de Silesia, a la categoría de gran potencia. En 1772 adquirió la Prusia Oriental, arrancada por Polonia a los caballeros de la Orden Alemana en 1466. Dio jerarquía al prusianismo ante el mundo y el sentido como Estado; con el ejemplo de su heroísmo hizo volver la confianza en sí mismo y el orgullo del pueblo alemán, tan castigado desde la paz de Westfalia.

"Yo sólo soy un ser humano, expuesto al sufrimiento. Contra los rigores del destino sólo ayuda la entereza", sostenía Federico el Grande. En marzo de 1760 escribía: "El amor a la libertad, el odio contra la tiranía son tan naturales en el hombre que sólo los indignos no sacrifican gustosamente su vida por esa libertad." El objetivo que perseguía fue el de preparar conductores; dio a los oficiales el sentido de dignidad y los llamaba "columnas del Estado". "Descuidar a los oficiales y exigir que sirvan honradamente, significa algo incompatible", y agregaba: "¿Debe soportarse que un cerebro frenético detracte la más distinguida profesión de la sociedad humana cual es defender a su patria?". Reunía en su personalidad las virtudes propias de un profundo conocedor del ser humano, aunado a una disciplina de carácter de objetivos claros y precisos, prefiriendo las soluciones y siempre por el camino más adecuado y sin temor a lo inesperado, lo que lo capacitaba para salvar dificultades e imprevistos con energía.

CUALIDADES: *Positivas:* Estadista; claro nacionalismo; sereno; enérgico; amor profundo a la libertad; conocedor de la naturaleza humana; disciplinado; objetivo; valiente y decidido; culto y de gran enfoque práctico. *Negativas:* No se observan.

WASHINGTON

Jorge Washington nació en Virginia el 22 de febrero de 1732. A raíz de las luchas coloniales contra los franceses, a los veintiún años de edad

tuvo su primera misión política como negociador con el comandante en jefe francés, y luego de una travesía de siete semanas por tierra salvaje, cruzando ríos en deshielo y tribus enemigas, regresó con éxito con el mensaje esperado. Fue consejero del comandante en jefe inglés, Braddook, en las luchas entre ingleses y franceses, por las colonias. En la guerra que estalló entre la madre patria y las colonias, el 15 de junio de 1775, por decisión unánime del Congreso de su país fue nombrado comandante en jefe del ejército continental y luego de una difícil lucha de ocho años, alcanzó la victoria y la libertad de su patria. Con la concertación de la paz en 1783 entregó su cargo y misión al Congreso que se los había otorgado, retirándose a Mount Vernon. En 1787 fue el primer presidente de los Estados Unidos, por elección unánime, siendo reelegido al término de su mandato, y lo hubiera sido por tercera vez consecutiva, a no ser su decisión irrevocable de no aceptar. Falleció el 14 de diciembre de 1799.

Washington supo dar al ejército conductores capacitados; poco antes de morir escribía: "En la formación del Estado Mayor General debe procederse con sumo cuidado, pues si no se compone de hombres generalmente honorables, que conozcan a fondo los deberes de su cargo y sean además capaces, activos y resueltos, destacándose al mismo tiempo por su inteligencia e intachable rectitud, en una palabra: de oficiales en quienes el conductor pueda depositar ilimitada confianza, entonces sus planes y proyectos serán desbaratados o, por lo menos, ejecutados en forma tan tardía e incompleta que pueden considerarse como frustrados."

CUALIDADES: *Positivas:* Estadista; nacionalismo claro; educacionista; perseverante; disciplinado; generoso; conocedor de la naturaleza humana; universalista; de gran cultura; valiente y decidido. *Negativas:* No se observan.

SAN MARTÍN

José de San Martín nació el 25 de febrero de 1778 en Yapeyú. Niño aún y luego de una corta permanencia en Buenos Aires se trasladó con su familia a España, donde ingresó en el Seminario de Nobles, de Madrid, permaneciendo en él dos años. No había cumplido doce años de edad cuando sentaba plaza como cadete en el Regimiento Murcia, en el que sirvió durante trece años. Combatió en África contra los moros. No nos detendremos en los sucesivos ascensos que por méritos a su valor al servicio de España obtuvo San Martín en acciones de guerra, ascendiendo a teniente coronel a los treinta años de edad. Llegado a Buenos Aires, con fecha 16 de marzo de 1812 la Junta lo nombra teniente coronel efectivo de caballería y comandante del escuadrón de Granaderos a Caballo, que ha de organizarse. Ascendido a coronel, el 3 de febrero

de 1813 al frente de sus granaderos carga contra los realistas y vence en San Lorenzo. El 1° de agosto de 1816 el director Pueyrredón le nombra general en jefe del Ejército de los Andes. A mediados de enero de 1817 emprende con su ejército el paso de los Andes, derrotando el 12 de febrero de 1817 al ejército español en la batalla de Chacabuco. El 5 de abril de 1818, con la batalla de Maipú consagra definitivamente la libertad de Chile. El 21 de setiembre de 1821, se rinde la fortaleza de El Callao, conquistando la libertad del Perú, que consolidó la de Argentina y Chile, y quebrando virtualmente la dominación española en América. El 20 de setiembre de 1822, luego de la conferencia de Guayaquil, San Martín hizo entrega del poder supremo del Perú ante el Congreso Constituyente. Dos años después se trasladó a Europa y nunca quiso intervenir en luchas civiles de su patria. Falleció el 17 de agosto de 1850 en Boulogne sur Mer, repatriándose sus restos en 1878, desde cuando descansan en el mausoleo de la catedral de Buenos Aires.

"Serás lo que debes ser, y si no, no serás nada" era la máxima de San Martín. Cultor por ejemplo de la disciplina militar, "fue severo hasta la dureza" cuando así la disciplina lo exigía. Imponía con vehemencia su autoridad militar, siendo inflexible contra los que se animaban a menoscabarla, con un sentido claro de su investidura y amor al servicio.

Conocedor profundo del hombre, con sus defectos y virtudes, era hábil en la apreciación de ambos, utilizándolos conforme a sus aptitudes en las obligaciones del servicio, y no vacilaba en eliminar a quienes carecían de las que exigía el cargo. Dignificó al oficial, inculcando sentimientos de camaradería: "Si el general San Martín exigía una exactitud suma en el servicio, quería también que se diese un tono digno y caballero y que estimasen en mucho su profesión y la clase que ocupaban en ella". Era afable, sabía reconvenir a sus subalternos sin herir su susceptibilidad, con tono persuasivo pero enérgico, con lo que conseguía que "el oficial se retirase de su presencia convencido y satisfecho y con un grado más de afección hacia su persona".

Jamás hablaba de política, pero poseía aptitudes sobresalientes como estadista, como lo demostró cuando estuvo en funciones de gobierno, por su espíritu creador y por las medidas que tomó. En el Congreso de Tucumán aparece en la escena política para orientarlo y decidirlo a que declare la independencia argentina; sus consejos disipan las dudas de los congresales y los decide por el buen camino. Se sirvió de la política para libertar a un continente y no para intereses personales, lo que da magnificencia a su extraordinaria personalidad.

CUALIDADES: *Positivas:* Genio guerrero; valiente, tenaz; culto; estadista; desinteresado; universalista; conocedor de la naturaleza humana;

enérgico; persuasivo; modesto; generoso; militar por excelencia; organizador. *Negativas:* No se encuentran.

GUILLERMO BROWN

Brown aparece en la escena rioplatense en 1809 y a principios de 1814 el director supremo don Gervasio Antonio Posadas lo incorporó a la causa de la independencia; tenía 37 años de edad. Había navegado alrededor de 25 años, sometido a riesgos de la guerra, conocía el régimen y organización de las marinas de su época y el estuario del Río de la Plata. Con la acción decisiva del combate de Montevideo, que eliminó el poder naval español del Río de la Plata, contribuyó a la caída definitiva de ese baluarte realista; mantuvo la soberanía argentina en las aguas que rodean a la provincia cisplatina, siendo el primero de los extranjeros que contribuyeron a cimentar la libertad de su patria de adopción. Luego de 43 continuados años de servicios gloriosos, falleció a los 80 años en el país que tanto amó.

Fue un hombre de mar; muy personal en los actos del servicio y rara vez dejaba al subalterno el cumplimiento de órdenes de importancia que él pudiera ejecutar; exigente durante la batalla, requería de los suyos una conducta heroica. Cuando en Los Pozos empieza a funcionar la artillería enemiga, arenga al personal de su escuadra: "—¿Veis —les dice— esa montaña flotante? Son 31 buques enemigos. Mas no creáis que vuestro general abriga el menor recelo, puesto que no duda de vuestro valor y espera que imitéis a la «Veinticinco de Mayo», que será hundida antes que rendida." Su celo para con los heridos de su escuadra no tenía límites; los visitaba y prestaba toda clase de auxilios, lo que contribuyó a su gran popularidad. Brown fue sólo un marino e ignoró la ingratitud de sus conciudadanos.

CUALIDADES: *Positivas:* Marino por excelencia; fiel y enérgico cumplidor en el servicio; universalista; conocedor de la naturaleza humana; valiente y decidido. *Negativas:* No se observan.

NAPOLEÓN

Napoleón Bonaparte nació el 15 de agosto de 1769 en Ajaccio, Córcega. Educado en la escuela militar de Brienne desde los nueve años de edad, en 1786 se graduó como oficial de artillería francés. En 1793 se destacó como conductor de artillería del ejército de Italia; en 1795 fue nombrado comandante del ejército interior de París; en 1796, comandante del ejército de Italia, batió a los austríacos y piamonteses, conquistando la Lombardía y encerró a los austríacos en Mantua, que cayó en 1797. Firmó la paz de Campo Formio; en 1798 conquistó el Egipto. En 1799 regresa a Francia sin su ejército, luego de la lucha sin éxito contra Austria y Rusia. El golpe de Estado del 18 Brumario (9

de noviembre de 1799) lo convirtió en primer cónsul. En 1800 reconquistó Italia (batalla de Marengo), y firmó en 1801 la paz de Luneville, que proporcionó a Francia la frontera del Rin y el predominio en Italia. De 1800 a 1804, Napoleón dio a Francia una organización administrativa nueva en la enseñanza, las finanzas y el ejército. En mayo de 1804 se proclamó emperador de los franceses, y en 1805 aceptó el título de rey de Italia. En 1810 Holanda y toda la costa alemana hasta Lubeck fueron incorporadas al imperio francés, para completar el círculo continental. A partir de 1810, Rusia comenzó a apartarse de la alianza con Francia, y la invasión terminó en 1812 con un fracaso. El 18 de junio de 1815, Napoleón fue derrotado por los ingleses y prusianos en Waterdoo. Declarado prisionero de las potencias europeas, Napoleón falleció el 5 de mayo de 1821 en Santa Elena.

Con una médula de naturaleza tierna y melancólica, Napoleón se educó para las matemáticas, las ciencias naturales y la literatura francesa; tenía predilección por la lógica penetrante de Voltaire y un agudo interés por la historia. Analizó con detalle los hechos de Alejandro el Grande, César, las campañas de Turenne y de Federico el Grande. Trató de ganar para Córcega la independencia nacional y la libertad interna, fracasando totalmente. La ambición personal y su egolatría fueron, en primer lugar, las causas de su fracaso; quiso dirigir al mundo a su voluntad. Fue un gran estadista y símbolo de la grandeza y gloria de Francia; descansa bajo la cúpula de la iglesia de los Inválidos.

La política, la estrategia y la táctica de Napoleón residían en su conciencia; él sostenía: "En la guerra los seres humanos no son nada, un hombre es todo". No inició ni a sus más próximos colaboradores en la conducción. "Yo sólo sé cómo quiero marchar y qué disposiciones tengo que dar " (1809). De allí la causa de que cuando sus mariscales debieron actuar por sí, acostumbrados a una estricta obediencia, fracasaron. Interminable y digna de admiración es la cantidad de disposiciones sueltas que han sido conservadas en los diez tomos de su correspondencia militar; dirigía, vigilaba, dominaba todo hasta en los más mínimos detalles.

Entendemos que el genio de Napoleón sirvió sólo a Napoleón, y fue el ejecutor del propio fracaso; olvidando la naturaleza humana, practicando un nacionalismo absoluto, ajeno a un mundo mejor de sentido universal. Mucho habría podido hacer por la libertad del hombre por el hombre, y ante la humanidad ha sido "uno más".

CUALIDADES: *Positivas:* Genial guerrero; culto; estadista; valiente; organizador; disciplinado; conocedor de la naturaleza humana; nacionalista extremadamente personal. *Negativas:* Ambicioso; personalista; carente de integración con sus subalternos.

NELSON

Horacio Nelson nació el 29 de setiembre de 1758 en Burnham Thorpe, en Norfolk, hijo del párroco local. A los 12 años empezó su vida en el mar. En 1793 fue nombrado comandante del «Agamemnon», realizando con él grandes hazañas, bajo las órdenes del almirante Hood. Llevó a cabo la conquista de Bastia en Córcega y participó más tarde en el sitio de Calvi, donde perdió por completo la visión de su ojo derecho a causa de una herida. La batalla de San Vicente (1797) con la intervención de Nelson, constituyó para los españoles una derrota aplastante. Ascendido a contraalmirante, perdió su brazo derecho durante el fracasado ataque a Tenerife. Con su insignia en el barco de línea «Vanguard», se le encomendó la dirección de la escuadra contra la expedición napoleónica a Egipto. Enfrentó a la flota francesa en Abukir (1798) y cumplió su misión en forma tan completa que de 17 barcos franceses sólo pudieron escapar cuatro. El 21 de octubre de 1805, con su insignia en el «Victory», después de un largo bloqueo (donde se encontraba encerrada la flota francesa) y de una aniquiladora persecución, obligó a los españoles y franceses, unidos, a aceptar batalla en Trafalgar y los derrotó, con lo que Napoleón tuvo que renunciar a toda tentativa de atacar a Inglaterra por el mar. En esta batalla, Nelson fue herido mortalmente.

"Inglaterra espera que cada uno cumpla con su deber", fue la famosa señal que Nelson hizo a su flota en Trafalgar, que sintetiza su enseñanza en la conducción y que selló con su muerte. Al revés de Napoleón, Nelson demostraba tener confianza en sus colaboradores, exhortándolos al cumplimiento del deber con energía persuasiva y confianza en sí mismo. Difícilmente se hallará en la historia un conductor que se haya empeñado tanto en inculcar a sus conciudadanos y a su flota el sagrado cumplimiento del deber; lo certifica su famosa frase, que horas después en agonía la completó: "A Dios gracias, yo he cumplido con mi deber."

Supo mantener en forma superlativa la veneración y confianza de sus subordinados; conocía al ser humano con todas sus virtudes y debilidades, y sabía conducirlos con el ejemplo que le atrajo una subordinación incondicional, la alegría en el servicio y la confianza en su autoridad. Todo ello fue la esencia espiritual que reinaba en la flota inglesa. El "sagrado sentimiento del deber" fue la norma de toda su vida.

CUALIDADES: *Positivas:* Marino por excelencia; culto; conocedor de la naturaleza humana; concentrado en el estricto cumplimiento del deber; buscó la colaboración de sus subordinados; valiente y decidido; enseñó con el ejemplo; persuasivo y enérgico. *Negativas:* No se observan.

Conclusión

Creemos haber hecho lo posible para significar, desde nuestra posición, los principios rectores de la *conducción* y la importancia trascendental que tiene la *conducción militar* para la seguridad y tranquilidad de la ciudadanía. Y si hemos logrado interesar al lector, a la par que estamos dispuestos, en su caso, a aclarar conceptos, nos sentiremos muy satisfechos.

Primer Premio del Concurso Literario en homenaje al Sesquicentenario de la independencia argentina

LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA

Capitán de Fragata CARLOS M. MAZZONI

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 3,50 $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
184 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, teléfono 31-1011, interno 27

Hace ya Un Siglo y Medio en las Malvinas

Por el Capitán de Corbeta I. M.
JUAN ALCIDES PLAZA

En este trabajo se memora, con algún detenimiento, el viaje y arribo a las islas Malvinas de la goleta «Heroína», en el año 1820. Puede que resulte útil y alentador saber que los argentinos éramos capaces de sobreponernos a la adversidad y de generar hechos trascendentes, cuando se acertaba en la elección de los objetivos nacionales y, en consecuencia, discerníamos con claridad acerca de quiénes eran nuestros enemigos presentes y potenciales.

Desde la creación del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, hasta la revolución de Mayo de 1810, se designaron 19 gobernadores para las islas Malvinas, y el gobierno español adoptó todas las medidas necesarias para el mantenimiento de su soberanía en ellas. Incluso cuando el virrey Vértiz en 1783, preocupado por el gasto en que se incurriría para el mantenimiento de la colonia establecida en las Malvinas, propuso a su gobierno el abandono de la misma, la Corona española rechazó tal sugerencia y le hizo saber a Vértiz que semejante medida se consideraba peligrosa y perjudicial por cuanto entonces estaría justificado que los ingleses consideraran a las islas como abandonadas y, por lo mismo, susceptibles de ocupación.

Producidos los primeros actos revolucionarios en el Virreinato del Río de la Plata, Elío, gobernador de Montevideo, ordena el 8 de enero de 1811 al gobernador de las Malvinas, teniente de navío Gerardo Bordas, que fuera con toda la guarnición de esa plaza a reforzar la de Montevideo. Cumplida esa orden, el gobierno y jurisdicción que el Reino de España ejercía sobre el archipiélago de las Malvinas queda, de hecho, *suspenso* y aquéllas abandonadas a merced de las correrías de los navegantes de distintas banderas que —con fines comerciales y dedicados a la caza de la foca y ballenas— visitaban sus solitarias costas.

Es de suma importancia anotar el hecho de que, desde la fecha del abandono del archipiélago efectuado por España en 1811 hasta la ocupación argentina en 1820, ninguna nación intentó ocuparlo ni lo ocupó de hecho.

El panorama que se cernía sobre el gobierno de Buenos Aires, en ese año de 1820, era sintéticamente el siguiente:

— En la Banda Oriental, los portugueses vencían a Artigas y ocupaban totalmente ese pedazo de nuestro territorio.

— Santa Fe y Córdoba, bajo el mandato de los generales López y Bustos, respectivamente, tenían sendos gobiernos autónomos que no respetaban ni reconocían al poder central de Buenos Aires.

— En setiembre, bajo la influencia de Aráoz, las provincias de Tucumán, Santiago del Estero y Catamarca forman un núcleo autónomo, denominado República Federal de Tucumán.

— Ramírez, en la capilla de Nuestra Señora del Rosario en la localidad de El Tala, proclamó la República de Entre Ríos.

— La campaña bonaerense contra los indios había fracasado y éstos acababan de lanzar contra las poblaciones uno de los malones más grandes de que había memoria; en sus depredaciones habían llegado a sólo 20 leguas de la ciudad, arreando enormes cantidades de ganado.

— Y, para completar el cuadro de desaliento, seguía pendiente la amenaza del arribo de una fuerza de 20.000 hombres, que se enviaría desde España directamente sobre Buenos Aires.

Sin embargo, la patria, desgarrada en sus entrañas por la desorientación que cundía entre sus hijos, aún tuvo fuerzas para producir el milagro de estar en Perú y estar, también, en las islas Malvinas. En efecto; en aquel terrible año de 1820 cuando la nación parecía a punto de perecer por los odios y enconos de sus propios hijos; cuando el territorio del heredado virreinato se desmembraba y Buenos Aires presenciaba la tragedia del saldo del 20 de junio: tres gobernadores en un día y la muerte del creador de la bandera nacional; en ese año de días turbios, arribaba a las Malvinas una nave de bandera argentina. Fue la fragata «Heroína» al mando de David Jewitt, quien, en forma solemne, con salva de veintiún cañonazos y en nombre del gobierno de Buenos Aires tomó posesión del archipiélago.

David Jewitt era un ciudadano norteamericano nacido en 1784 y que había realizado corso contra Inglaterra durante la guerra de la independencia de los Estados Unidos. Alcanzó el grado de capitán de fragata antes de los 31 años de edad. Arribó a Buenos Aires el 22 de junio de 1815, con el objeto de ofrecer sus servicios al gobierno argentino. David Jewitt poseía en aquel entonces (1815) un bergantín llamado «Invencible», nave con 20 piezas de artillería, y cuya tripulación constaba de 180 hombres.

Dicho buque fue ofrecido para realizar la guerra de corso, al servicio de nuestro gobierno. Marcos Balcarce, secretario de Guerra y Marina del director supremo de las Provincias Unidas, aceptó la generosa oferta del comandante Jewitt. En consecuencia, ordenó se le expidiera "despacho de comandante del bergantín de su propiedad, el «Invencible», con la correspondiente patente de corso, sujetándosele a las instrucciones reservadas". Cuando la misión del «Invencible» hubo concluido — ejer-

ció el corso durante los años 1816 y 1817— en setiembre de 1817 David Jewitt devolvió su patente; le quedaban en su haber cinco presas: tres fragatas y dos bergantines.

Pero es recién a partir del año 1819 que el nombre de David Jewitt se asoció al de la fragata «Heroína», en una aventura llena de adversidad y de heroísmo. Adversidad, sí; casi todo cuanto fue programado no pudo llevarse a cabo, dadas las situaciones desgraciadas sufridas durante todo el viaje. Sin embargo, para nosotros el primer viaje de la fragata «Heroína» posee particular relevancia, pues al arribar a las islas Malvinas en la primavera de 1820, llevó a cabo en nombre del gobierno de las Provincias Unidas de América del Sud el primer acto de reafirmación de soberanía argentina sobre ellas.

En setiembre de 1819, el armador Patricio Lynch presentó una solicitud de patente de corso para una fragata de su propiedad, con miras a utilizarla durante un año. Sugirió se autorizara denominarla «Tomás Guido», por aquellos años figura distinguida en la vida pública.

La petición de Patricio Lynch queriendo homenajear a Guido, no obtuvo el consentimiento. El armador no insistió. Propuso, entonces, el nombre de «Heroína» para la fragata. «Heroína», ¡que nombre tan a propósito para una gesta!

Las autoridades, entonces, respondieron afirmativamente: "El director supremo de las Provincias Unidas de Sud América, atendiendo los méritos y servicios de don David Jewitt, comandante de la *fragata de guerra del Estado* la «Heroína», ha venido en conferirle el grado de coronel de ejército al servicio de la Marina Nacional". Dicho decreto lleva la firma del director José Rondeau y es refrendado por Matías Yrigoyen.

Luego de recibido el mando de la «Heroína», su comandante David Jewitt zarpaba el 20 de enero de 1820 del surgidero de Los Pozos, llevando al tope la enseña patria.

La «Heroína» partió con instrucciones de recorrer el Atlántico y *llegar a las islas Malvinas*. Las condiciones parecían estar dadas para realizar una fructífera labor. La realidad fue otra, pues —en general— la suerte de la «Heroína» fue más que desgraciada. Nadie podía prever que en el transcurso de su misión se enfrentaría con tantos escollos. Sin embargo, Jewitt supo cumplir con su propósito de llegar a las Malvinas, donde encontró cerca de *cincuenta buques* de diferentes banderas (en especial ingleses y norteamericanos).

En cuanto a los pormenores de lo ocurrido desde su partida (20 de enero de 1820) hasta el 1° de febrero de 1821, el informe remitido desde las Malvinas por Jewitt en esa fecha nos permite tener una cabal idea de las vicisitudes sufridas y de la fortaleza de ánimo necesaria para

sobreponerse a ellas y actuar con soltura y energía al llegar a las islas Malvinas.

El informe elevado por Jewitt al gobierno de Buenos Aires desde las Malvinas es el siguiente, advirtiendo al lector que aún es poco conocido, y que se omitirán algunos párrafos de menor importancia.

"Febrero 1° de 1821.

" Puerto Soledad - Islas Malvinas.

" A bordo de la fragata nacional «Heroína».

"Excmo. señor:

" Abrazando esta primera y única oportunidad de anunciar a V.E. la penosa historia de los sucesos que se han seguido en desgraciada y lápida sucesión desde que dejamos las aguas del Río de la Plata hasta el día presente, me impongo un trabajo que requiere una pluma más hábil que la mía, una imaginación menos atormentada por los padecimientos, y menos ocupada por la continua combinación de facciosa y maliciosa villanía; por ardua que mi empresa es, mi deber lo demanda.

. . . . . .

" Muy pocos días después de nuestra salida del río, sufrimos violentas tempestades y vientos contrarios, que causaron el que el buque hiciera tanta agua que ésta averió muchas partes de las provisiones, y descubrí la falta de carácter entre los oficiales principales, que se requiere para obrar con energía y unión para asegurar buen suceso en el asunto importante de nuestra empresa. A esto se agregaba la mala situación de mi segundo, el mayor Adams, digno y benemérito oficial, el cual jamás pudo subir a la cubierta desde que salimos de ésta hasta el día 26 de mayo en que expiró. La causa general de descontento se fundó en el poco andar de la Fragata, en que ella hacía agua, y en la imposibilidad de un crucero afortunado, y esto, aun antes de llegar a la altura de Río Janeiro. Estando cerca de dicho puerto, con inexpresable dolor se descubrió que la mala calidad de nuestros cascos de aguada nos había hecho perder la mayor parte del agua y nos compelía a buscar pronto en dónde procurarla. Se pensó que lo mejor era arribar a la Isla de la Trinidad, porque volver al Río de la Plata hubiera producido demora y ruina.

. . . . . .

" Combinaron para hacer protesta contra el mal estado del buque, alegando que andaba poco y hacía mucha agua, y para solicitar o exigir, que fuéramos en derechura a los Estados Unidos de Norteamérica. A la ejecución de tal idea me opuse como inútil, temerario y ruinoso a la empresa, y deshonroso en extremo; y tuve la fortuna, por entonces, de frustrar la intención.

Seguimos viento rumbo hacia el norte hasta llegar a las Islas del Cabo Verde; donde compusimos tanto las pipas como el casco del buque; y nos dirigimos hacia la costa de España, registrando todo el buque que podíamos alcanzar, hasta que el 27 de julio de 1820 descubrimos un buque de guerra o fragata fuertemente armada, a las 10 de la mañana, que perseguimos inmediatamente, pero que no pudimos alcanzar hasta medianoche.

. . . . . .

" Cuando lo teníamos a solamente medio tiro de fusil, su apariencia por la luz de la luna confirmó nuestra primera opinión que era buque de guerra. En este momento, y sin venir a voces, nos tiró una bala que pasó entre el palo trinquete y el bauprés. Le saludé varias veces; al cabo nos respondió —según lo entendimos— "portugués". Mandé que enviase un oficial a mi bordo; rehusaron hacerlo; habiéndose repetido y rehusado varias veces le dije, ya en español, ya en inglés, que si persistía en rehusarse le haría fuego. Al rehusarse otra vez, di orden al teniente Edwards que tirase desde el castillo de la cubierta superior una sola bala, con dirección elevada, por encima de su castillo de proa. Luego que esto se ejecutó nos tiraron una andanada con metralla y nos hizo fuego la fusilería a medió tiro de pistola.

" Mandé se descargasen las baterías sobre él, lo que duró por espacio de quince minutos, y le reducimos al silencio por otros dos o tres. Al oír gritos y gemidos a su bordo, mandé inmediatamente cesase el fuego, creyendo que se hubiesen rendido. En esto empezó de nuevo la acción, a medio tiro de pistola; respondí con dos andanadas, entonces gritaron "cuartel", diciendo que se habían rendido. Resultó ser la fragata «Carlota», de 22 cañones, con otras armas de fuego, una tripulación de 62 hombres y 14 pasajeros procedentes de la Bahía de Todos los Santos, completamente cargada con destino para Lisboa.

. . . . . .

" De allí me propuse seguir mi ruta (hacia el hemisferio Sur) con toda posible celeridad, siempre acompañando la fragata tomada y mantenerme sobre las costas del Brasil.

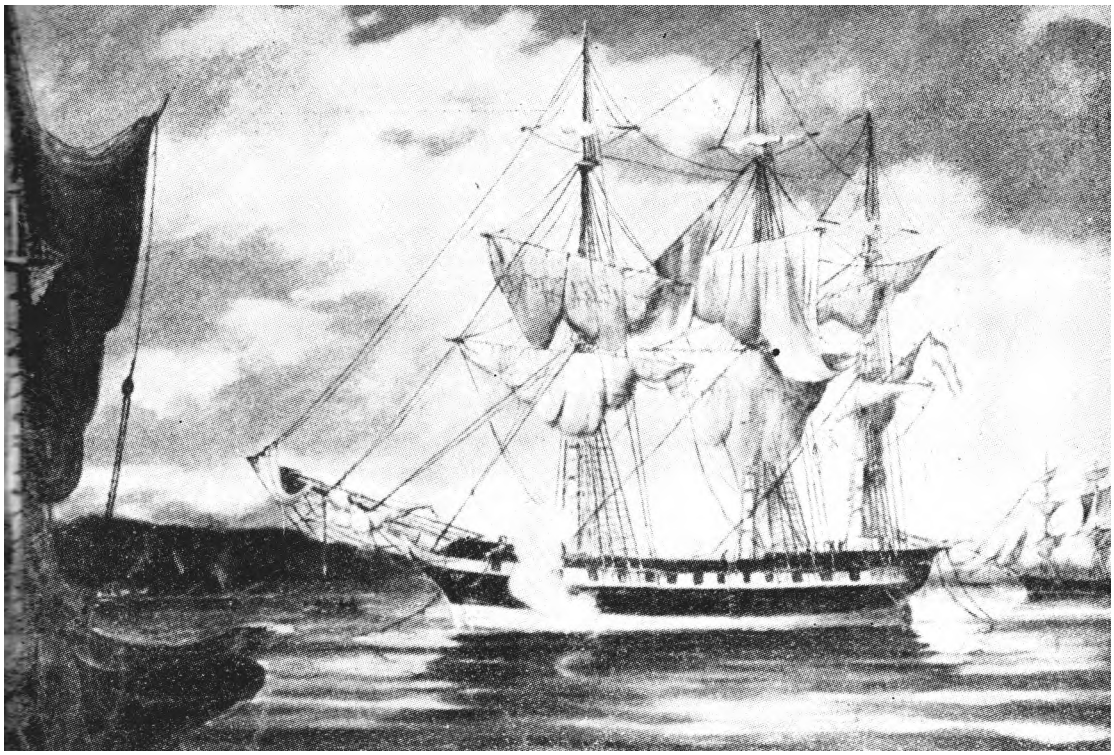
. . . . . .

" Navegamos, pues, hacia las Islas del Cabo Verde, pero, adelantamos poco por causa de la escasez y contrariedad de los vientos.

" Del 12 al 13 de agosto empezó a manifestarse una temerosa y horrenda conspiración de asesinato, robo y piratería; fue descubierta.

. . . . . .

" Sólo expondré, con brevedad, la corta noticia que tuve de esta atrevida y horrenda tentativa y el modo con que la sofoqué; sometiendo mi conducta a aquel Gobierno, cuyo estandarte, por la asistencia de la Divina Providencia, me ha sido permitido proteger, y salvar la



Toma de posesión de las islas Malvinas. 6 de noviembre de 1820. La fragata «Heroína» fondeada frente a Puerto Soledad. (óleo de Emilio Biggeri, pintor marinista de la Armada Argentina, 1964. Museo Naval de la Nación.)

vida de los pocos de sus hijos que han sido mis compañeros en esta crisis penosa y desesperada.

" En la noche del 12 de agosto, cuando el golpe fatal se había de perpetrar, entre las doce y la una, bajo el silencio y tinieblas de la noche, los amotinados habían destinado a todos a morir.

" A las once, todos los oficiales, con pocas excepciones, dormían y se hallaban sin defensa; una confian/a y seguridad perfecta parecía haberse posesionado de todos, menos de mí.

Desde las ocho, una impresión inexplicable de algún peligro secreto me privó del sueño.

. . . . . .

" A las nueve venció la razón y fui impelido a levantarme y subí a la cubierta disfrazado, donde, sorprendido, vi a Thomas, el primer piloto, dejando el entrepuente y sin sombrero venir al castillo de proa, pasar a la popa y bajar a la hamaca del primer teniente Hughes y, detrás de una frazada que servía de cortina, quedarse algunos minutos hablando en voz baja con Hughes, e irse. Volví a mi cámara, refle-

xionando en la causa de su visita, a un tiempo en que su deber no le obligaba a tan singular aventura. Permanecí allí hasta las diez; volví entonces a subir, disfrazado como antes y hallé, otra vez a Thomas, sentado, sin sombrero, en la proa de uno de los botes y varios hombres en movimiento a su alrededor y en el castillo de proa. Al descubrirme, él se fue abajo.

" Con nuevas aprensiones a unas ocurrencias tan singulares, me retiré otra vez a mi cámara, donde la reflexión no me dio alivio alguno.

" A las once y cuarenta minutos, volví otra vez a la cubierta y hallé que reinaba un silencio perfecto por todas partes. Pasé, sin que ni oficiales ni marineros en el alcázar me viesen, al pasamano de estribor, que me pareció sin gente, cuando una voz baja me dijo: «Coronel, cuidado, os atacarán la vida en esta misma noche». Pregunté del mismo modo «¿cuándo?», la voz me replicó: «de aquí a una hora». Pregunté: «¿quién se halla a la cabeza de una conspiración». Me replicó la voz: «El señor Thomas». Pregunté «¿Quién más?», pero no recibí respuesta.

" Traté de indagar quién fuese la persona que me había dado la información, pero nadie hallé.

" Regresé a mi cámara, me armé y volví a subir inmediatamente a cubierta. El mismo silencio reinaba. Llamé al instante al capitán y teniente de la tropa (Laureano Anzoátegui) y al teniente Carneglia, mandé que cargasen a Thomas con dos barras de grillos; armé la tropa; doblé los centinelas con pistolas cargadas y pasé a asegurarme de los que suponía ser los principales. (El posterior Consejo de Guerra le condenó a Thomas a la pena de muerte, medida que le fue aplicada en el acto.)

" No puedo dejar de expresar mi gratitud hacia el teniente Luciano Castelli, cuya asistencia impertérrita, pronta y enérgica, descubrió al veterano en el bizarro joven; la conducta del teniente Vega fue sin rival; el capitán de la tropa, los subalternos y soldados se portaron de modo de hacer honor a nuestra bandera.

. . . . . .

" Dos semanas después, empezó la mano vengadora de la muerte sus lentos pero destructivos ataques, con síntomas los más espantosos, de un escorbuto inveterado, aniquilando a lo más robustos y, con pocas excepciones, a todos cuantos encontrase.

. . . . . .

" Todos los días se precipitaron cadáveres al abismo, víctimas de tan horrenda enfermedad.

" Esta infección, y el motín a mi bordo, me daban que probar lo bastante del cáliz amargo; pero, en el mismo momento de esta crisis

—con asombro lo relato— descubrí que se había formado un complot para matar a los oficiales, apoderarse de la presa y llevársela. Éste también tuve la dicha de sofocar, y de mantener la presa en mi compañía hasta el 20 de octubre (una semana antes de arribar a las Malvinas), en que nos acometió una borrasca violenta... que nos hizo temer por ambos buques; y en lo más fuerte de la tempestad perdimos de vista la presa y, desde entonces acá, no tengo noticias de ella.

. . . . . .

" El estado de la «Heroína» al entrar a este puerto no puede describirse adecuadamente ni apenas imaginarse. Sólo diez marineros, efectivos para atender el buque, asistir a los enfermos, a los moribundos y enterrar a los muertos; sin la más distante esperanza de socorro, salvo de los salutíferos efectos de la tierra fresca, y una cesación parcial de la trabajosa obligación de navegar el buque por en medio de una serie de tempestades y fríos rigurosos; cuya fatiga, con la desesperación consiguiente al presenciar la rapidez de la mano de la muerte, y el terror y padecimientos ocasionados por la violencia del tiempo, casi me dejó abandonado.

" En esta situación entré en la bahía de este puerto (Soledad) el 27 de octubre, al cerrarse el día, estando entonces a cosa de diez millas del antiguo pueblo de la Soledad.

. . . . . .

" Vista la dilapidación de éste, en otros tiempos lugar hospitalario, me hallé en la necesidad de poner tiendas en tierra hechas con los despedazados restos de las velas de mi buque, para abrigar a los enfermos... Pude lograr anclaje seguro para mi buque; cuando, al desembarcar a los enfermos e infestados, el repentino cambio del aire y efecto de la tierra, terminaron inmediatamente la existencia de algunos y a otros dieron alivio.

. . . . . .

" Es con sumo dolor que me veo obligado a exponer que alguna falta de armonía haya existido entre los hijos del país que sirvo; pero asegúrese usted que me he esforzado en lo posible para precaver un evento tan desgraciado.

. . . . . .

" Persuadido a que mis desgracias bastarán para inducir al Gobierno Supremo a sacarme de mi presente estado penoso, enviando a un comandante de su confianza en mi lugar, cuento con que mi súplica se concederá con la posible brevedad. — Edo. *David Jeivitt"*

Las penurias sufridas por Jewitt habrían podido justificar ampliamente un estado de abatimiento y un impulso de tratar simplemente de salvar la vida y regresar a Buenos Aires sin cumplir la última parte de su misión, la de llegar a las Malvinas.

Sin embargo, Jewit —aunque no lo dice en este informe que hemos conocido— cumplió en forma cabal, hasta en los detalles, con la final y principal misión que le encomendara el Gobierno de Buenos Aires, según veremos a Continuación.

Lo que sigue es la traducción parcial de un breve relato producido por el marino inglés James Weddell, testigo presencial de los hechos y que se halla en su obra *Un viaje hacia el Polo Sur* (Londres, 1825), páginas 102 a 112.

Dice Weddell:

"Los colonizadores, cuando abandonaron la isla del Este, dejaron varios caballos y ganado vacuno, el cual había incrementado muchísimo y se podían ver en el campo manadas de miles de ambas clases de animales.

" Yo cacé varios vacunos con disparos de armas de fuego.

" Por lo general, son feroces y atacan a las personas aisladas; y aquellos que deseen cazarlos deben ser capaces de llegar dentro del alcance de un tiro de pistola y usando la siguiente estratagema: cuatro o cinco hombres avanzan en la misma línea sobre el animal y apareciendo de a una sola persona, se ponen de pie listos para atacar, hasta llegar como máximo a 100 yardas, entonces los cazadores se separan entre sí y disparan sus armas, tratando de hacer impacto ya sea en la cabeza del vacuno o en la parte anterior de su lomo.

" Los caballos también atacan a las personas aisladas y su modo de hacerlo es formando un círculo alrededor de ella y hacerle cabriolas encima; pero por medio de disparos de fusil pueden ser dispersados fácilmente.

" Puerto San Salvador está situado a mitad del lado norte de la isla del Este; su acceso es difícil y no lo recomiendo como un lugar apropiado para anclar por desconocedores.

" Mientras estaba allí en 1820, me trajeron una carta del comandante de una fragata del Estado patriota de 30 cañones, entonces al ancla en Puerto Luis; y para dar una idea de la clase de pretensiones de los sudamericanos hacia esas islas, adjunto esa carta, con algunas consideraciones sobre su procedimiento" (Weddell se refiere a la circular que Jewitt pasó a todos los buques surtos en las Malvinas, aproximadamente unos 50, después de su arribo a Puerto Soledad):

" Fragata Nacional «Heroína» en Puerto Soledad

" noviembre 2, 1820.

" Señor

" Tengo el honor de informarle de la circunstancia de mi arribo a este puerto, comisionado por el Supremo Gobierno de las Provincias

Unidas para tomar posesión de estas islas en nombre del país al cual naturalmente pertenecen.

" En el cumplimiento de esa misión, es mi deseo proceder con la mayor corrección y cortesía para con todas las naciones amigas.

" Uno de Jos principales objetos de mi cometido es evitar la destrucción desenfrenada de las fuentes de recursos, necesarias para los buques que, de paso o recalada forzosa, arriban a las islas y ayudar y asistir cuando sea requerido a obtener recursos con la menor incomodidad y gasto.

" Como sus propósitos no entran en contravención o en oposición con estas órdenes, y como yo creo que puede resultar mutuamente ventajosa una entrevista personal, lo invito a visitarme a bordo de mi buque, donde tendré el agrado de hospedar a usted durante el tiempo que desee.

" También solicito a usted para que dentro de sus posibilidades, comunique esta información a otros británicos subordinadas que estén en esa vecindad.

" Tengo el honor de ser,

Señor

Su más ferviente servidor

Firmado *Jewtt*

" Coronel de la Marina de las Provincias Unidas de Sud América, y Comandante de la Fragata «Heroína»."

" A la mañana siguiente —continúa relatando Weddell— hice a pie una distancia de 7 ú 8 millas hasta Puerto San Luis donde estaba anclada la fragata; y habiendo encontrado un bote en la playa, me trasladé a bordo. El capitán Jewitt me recibió con gran cortesía y a pesar del aspecto agotado y mutilado de su buque y tripulación, él adoptó un aire de poder y autoridad superior a lo que yo esperaba."

Luego Weddell hace diversas referencias a la peste de escorbuto que azotó a la tripulación. Dice que causaba la muerte en 36 a 40 horas y que durante los primeros días del arribo de la «Heroína» murieron cinco o seis en un día.

Consigna también que cuando el buque —ocho meses antes— zarpó de Buenos Aires, tenía una tripulación de doscientos hombres y que, al llegar a las Malvinas, sólo le quedaban 30 marineros y 40 soldados aptos para el servicio (según Jewitt sólo 10); como 50 estaban a bordo de la presa, calculaba en cerca de 80 los enfermos y muertos por el escorbuto (es decir, alrededor de la mitad de la tripulación falleció víctima del morbo).

Luego Weddell relata lo acontecido el 6 de noviembre de 1820, que reviste especial importancia para nosotros por su significado y ejemplo: *"En unos pocos días, él* [Jewitt] *tomó posesión de esas islas para el Gobierno Patriota de Buenos Aires, leyó una declaración al pie de su bandera, que la izó en el puerto en ruinas, y la saludó con 21 salvas de cañón. En esta ocasión todos los oficiales vestían con uniforme de gala".*

¡Qué magnífico temple el de esos marinos! Después de diez meses de azaroso viaje, aún tuvieron ánimo de vestirse de fiesta y, aislados del resto del mundo y en aquellas inhóspitas soledades, sobre las tristes ruinas de un puerto abandonado oficiaron el rito sagrado de honrar al pabellón nacional.

Así, con tan solemne ceremonia, el 6 de noviembre de 1820 los argentinos dimos formal testimonio de voluntad de ejercicio de soberanía sobre las islas Malvinas, abandonadas por las fuerzas españolas, en huida, 9 años antes. El viento helado habrá seguido azotando empecinadamente cerros y lomas desnudas, el mar bravio habrá continuado su áspero y estéril batir contra las rocas pero, desde aquel día, esos hombres le transmitieron otra alma a esas tierras: ¡Desde ese día, las islas fueron incuestionablemente argentinas!

AL filo del siglo y medio de ese entonces, nosotros debemos continuar con mayor ahínco aún en nuestra tarea de reivindicar actos como éste y hombres que como David Jewitt y su diezmada tripulación supieron erguirse sobre las dificultades pasajeras y cumplir con *lo que se debía hacer.*

A los argentinos nos está haciendo falta otro acto de fe y señorío, como el que protagonizaron los hombres de la «Heroína».

Las Comunicaciones Mediocres

Por el Capitán de Corbeta Ingeniero Electrónico
VÍCTOR H. PADULA PINTOS

Se hace una rápida consideración sobre los motivos que pueden dar lugar a comunicaciones deficientes, mencionándose las características de líneas y antenas, nivel de ruido en el receptor y condiciones de propagación para el caso de enlaces de alta frecuencia, con propagación por vía ionosférica.

Es relativamente frecuente oír a quienes tienen la responsabilidad de mantener servicios de comunicaciones, quejarse por su baja confiabilidad.

Se culpa a los equipos, o a las antenas, o a la frecuencia o a los operadores, o a todos. Pero la mayoría de las veces, el verdadero motivo del bajo rendimiento queda en el misterio de las cosas inexplicables.

Aquí no se pretende presentar un análisis de todas las causas. La mayoría de los que podrían quedar involucrados en el término "usuarios" conoce con suficiente profundidad las limitaciones de los equipos de que dispone. Tienen información de la potencia de sus transmisores e idea de la sensibilidad de sus receptores. También se conoce la capacidad y eficiencia de los operadores.

En cambio se advierte, en general, una mayor ignorancia o una insuficiente valoración de la importancia que tienen otros factores, a los que conviene referirse y que son:

— Características de antenas y líneas.
— Relación señal-ruido en el receptor.
— Condiciones de propagación.

No siempre resulta posible hacer las mediciones que correspondería. Pero por lo menos resultaría útil tener conciencia de cuáles son los factores que intervienen en el enlace completo, y que desconocemos.

Influencia de antenas y líneas

Es sabido que el transmisor entrega su potencia en sus bornes de salida. Rara vez, y sería quizá preferible decir nunca, esa misma potencia se entrega a la antena y la antena tampoco transfiere al espacio toda la energía que le llega.

Con frecuencia se olvida que el transmisor es un generador, que tiene una impedancia de salida determinada y que para obtener la máxima transferencia de energía es necesario cargarlo con la impedancia correcta.

Cuando la línea es suficientemente larga como para poder considerarla infinita, interesa solamente el valor de su impedancia característica, que es justamente el valor que se mediría a la entrada de la línea si ésta tuviera esa longitud. Conviene advertir que la longitud que aquí se considera es *eléctrica.* Depende de la longitud de onda, o sea, de la frecuencia del transmisor. Una misma línea puede ser larga en 30 MH_Z y corta en 1 MH_Z

En cambio, si la línea que une transmisor y antena es corta (en *longitudes de onda),* habrá que tener en cuenta la influencia de la antena en la impedancia que aparece a la entrada de la línea.

Si se elige el tipo y longitud de línea que resulte más cómodo, sin cálculo previo ni medición posterior, se carga el transmisor con una impedancia cuyo valor depende del azar. El resultado más probable será una pérdida de la potencia realmente disponible para establecer la comunicación.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que si la antena, que constituye a su vez la carga de la línea, no está adaptada, tendremos reflexión, es decir, una parte de la energía disponible se consume en la carga (la antena), lo cual significa que es radiado, y otra parte da lugar a una onda que avanza de nuevo hacia el generador. Aparecerá una onda estacionaria que significa *pérdidas.* La relación de onda estacionaria se expresa por Ja conocida relación:

$$\text{R.O.E.} = \frac{R_0}{R_c} \text{ ó } \frac{R_c}{R_0}$$

donde:

R_0 = Impedancia característica a la línea.
R_c = Impedancia de la carga.

R.O.E. es siempre igual o mayor que uno. Lógicamente, a mayor desadaptación aparecerá una menor transferencia de energía, o sea una menor potencia transferible al espacio para concretar el enlace.

Si bien en muchos casos se puede conocer la impedancia de la antena en base a sus características de diseño, en la práctica resulta que aparecen valores distintos de los calculados, por lo general debido a diferencias en las dimensiones físicas reales entre lo previsto y lo instalado, así como a la influencia, no siempre despreciable, del medio que rodee a la estructura, que modifica su impedancia.

¿Cuál es la solución? Primero, realizar un cálculo previo con el mayor cuidado, teniendo en cuenta los factores que puedan adelantarse a

la instalación. Y luego hacer mediciones de la impedancia real de la antena y del conjunto *antena-linea.*

Es sabido que no siempre se cuenta con datos previos suficientemente completos y que a veces tampoco se dispone de medios para hacer mediciones posteriores y ajustes. Entonces resulta inevitable un factor de incertidumbre, por lo que conviene suponer una potencia del transmisor menor que la real al planear la comunicación y seleccionar frecuencia.

Cabe hacer una advertencia cuando se hagan mediciones: éstas serán válidas solamente para la frecuencia en que se realicen.

Como ocurre que las comunicaciones exigen casi siempre cambiar de frecuencias y no se dispone de antena independiente para cada una, se tendrá como resultado que la adaptación que se logre puede no ser suficiente para satisfacer todos los servicios. Es decir, se caería en el mismo defecto ya mencionado de desadaptación, excepto en la frecuencia en que se haya hecho el ajuste y las muy próximas a ella.

No puede dejar de mencionarse la importancia que tienen los diagramas de radiación de las antenas, tanto transmisora como receptora. Resulta evidente que la desacertada elección de una antena, que esté orientada en dirección diferente a la correcta, dará lugar a una señal disponible en el receptor pobre o hasta nula. En cambio una antena eficiente y bien orientada puede tener el mismo efecto que una multiplicación de la potencia del transmisor por un factor de 2 ó 3.

Relación señal-ruido en el receptor

En el sitio de emplazamiento de la estación receptora existe inevitablemente ruido. Mediante una acertada elección de lugar puede disminuirse, o aun anularse el ruido de tipo industrial. Hay veces en que el margen para hacer la elección es reducido, por exigencias del servicio. En este sentido el problema es particularmente crítico a bordo: no existe posibilidad de alejar la estación receptora de todas las fuentes de ruido, y además, hay una gran cantidad de elementos que pueden ser fuentes de ruido. Las intensidades de ruido cósmico y ruido del receptor, no son, por lo general, de magnitud tal como para constituirse en factores limitativos, cuando se consideran comunicaciones en alta y muy alta frecuencia. Pero en cambio, sí puede tener capital importancia el ruido atmosférico.

Este tipo de ruido ha sido estudiado básicamente en función de las mediciones realizadas en algunas estaciones equipadas con instrumentos elaborados al efecto y calibrados en un mismo laboratorio. Desgraciadamente la densidad de esas estaciones en el mundo no fue suficiente para poder contar con datos enteramente confiables. En efecto, sólo operaron dieciséis estaciones: doce de ellas en el hemisferio Norte

y cuatro en el hemisferio Sur. Resulta así que fue necesario hacer una gruesa interpolación, especialmente en nuestro hemisferio, aun cuando algunas mediciones aisladas hayan permitido un cierto grado de verificación en los cálculos realizados. El resultado de esos estudios fue materializado en un informe, el número 322, del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR), en el que se presentan las informaciones para las cuatro estaciones del año y en cada una en bloques diarios de cuatro horas. Una idea de la dispersión geográfica de los observatorios la da el hecho de que los valores obtenidos para nuestra situación en el globo lo fueron por interpolación entre los registros de San Pablo, en Brasil, y Byrd, en la Antártida. Uno de los instrumentos que operó en las citadas estaciones fue obtenido en préstamo, a fin de ser instalado en Ushuaia y permitir tener datos que podrán ser usados para verificación o ajuste de los valores que aparecen en el citado informe número 322.

¿Cuál es la importancia del ruido? En realidad, el receptor va a tener en su entrada no sólo la señal deseada, sino también una intensidad de *señal de ruido*. No consideramos aquí la posibilidad de tener también señal interferente, ya que ese es otro problema.

Resulta que si el ruido tiene una amplitud demasiado grande, será capaz de enmascarar la señal deseada, conviniéndola en ininteligible y por lo tanto inútil.

Cada tipo de servicio tiene una diferente relación mínima necesaria de intensidad de señal a intensidad de ruido para que la señal sea utilizable. Esto se comprende fácilmente con un ejemplo. Un operador bien adiestrado recibiendo telegrafía estará en condiciones de recibir eficientemente con una relación señal-ruido menor que la que necesitaría el usuario de un servicio radiotelefónico comercial, por supuesto sin ningún adiestramiento, para sentirse satisfecho. El valor mínimo de la relación señal a ruido indispensable para cada servicio se ha determinado en forma estadística tomando ciertos márgenes. El problema, pues, está en verificar que el valor de la intensidad de señal, es decir, intensidad de campo de la onda electromagnética en el lugar de emplazamiento del receptor sea tal que supere dicho mínimo en las condiciones de trabajo.

Está de más decir, porque todo el que trabaja en comunicaciones lo sabe, que en muchos casos esos valores no han sido previamente calculados ni tenidos en cuenta y entonces se tiene otro importante factor de incertidumbre en lo que respecta a la posibilidad de establecer satisfactoriamente el enlace deseado.

Debe recordarse que el valor de la intensidad de campo de la señal depende de la potencia del transmisor, del tipo de las antenas utilizadas y de las pérdidas que se producen en la propagación a lo largo de

toda la trayectoria. Esta pérdida es función de situación geográfica entre terminales, hora del día, época del año, estado del ciclo de actividad solar y perturbaciones no periódicas en el camino de propagación.

Condiciones de propagación

Considerando por ahora exclusivamente las comunicaciones en alta frecuencia, que son las más utilizadas en distancias medianas y largas, debe tenerse presente que la propagación se produce por vía ionosférica.

Esto quiere decir que la señal que parte del transmisor es reflejada por la ionosfera y vuelve a tierra, pudiendo llegar al receptor después de uno o más saltos tierra-ionósfera. Resulta que en cada punto y en cada momento hay una máxima frecuencia que la ionosfera puede reflejar y que es función de la densidad electrónica en la zona de reflexión. Si se trabaja por encima de esa frecuencia la onda electromagnética atravesará la ionosfera y se perderá en el espacio libre. Por convención se considera máxima frecuencia utilizable (MUF) a aquella que tiene una probabilidad del 50 % de ser reflejada, y frecuencia óptima de trabajo (FOT) la que tiene un 90 %. La determinación de estas frecuencias se hace en base a los datos que se obtienen de sondajes ionosféricos en una gran cantidad de estaciones distribuidas en todo el mundo. Se llega así a establecer leyes de variación en función de hora, mes, y número de manchas solares, con lo cual se pueden preparar pronósticos de frecuencias para ser utilizados en comunicaciones.

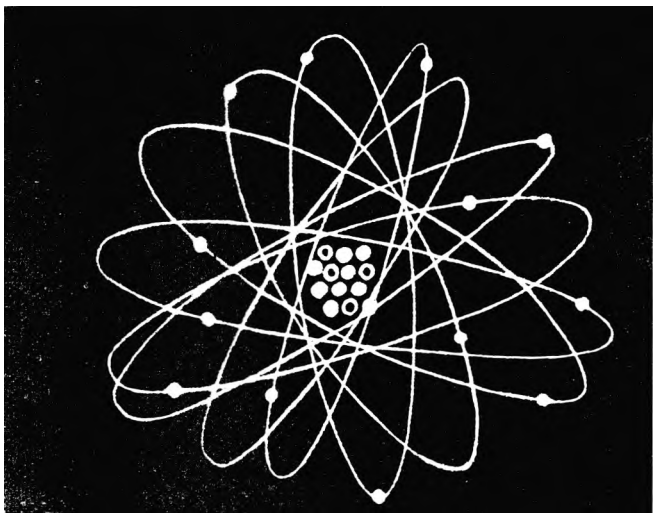
También es necesario determinar la mínima frecuencia utilizable (LUF) que depende de la absorción que se estima encontrar a lo largo de la trayectoria y que es también función de aquellos factores.

Resulta, pues, que en cada momento va a existir una *banda abierta* con dos frecuencias límites, entre las cuales es factible establecer la comunicación con un determinado valor de seguridad. Por encima y por debajo de esas frecuencias límite disminuyen las posibilidades de comunicación, hasta hacerse cero. Debe elegirse entonces la frecuencia y la hora más apropiada para intentar el enlace o bien tener en cuenta las limitaciones que nos imponemos al no hacerlo.

Ocurre que con frecuencia se olvida tener en cuenta uno o más de los factores enunciados precedentemente y entonces se tiene como resultado una comunicación deficiente o poco confiable. Nadie mejor que los mismos usuarios para verificar cuál o cuáles de los puntos expuestos hayan sido subestimados en el conjunto de tareas previas a la comunicación que se intente, para buscar los medios de remediar la omisión o por lo menos para conocer las limitaciones de sus posibilidades.

Trazadores Radiactivos

Por el Teniente de Fragata
EDUARDO ABEL ROMAN



Desde el descubrimiento de la fisión nuclear, el avance registrado en la ciencia, basado en los conocimientos que a partir de entonces surgieron, ha sido muy grande. Muchos de ellos han sido ya factibles de aplicación en la práctica; tal el caso de la utilización de subproductos de fisión, los llamados radioisótopos.

Tras una introducción que lleva a comprender qué es un radioisótopo, llamado "trazador radiactivo" en nuestro caso, se comenta un trabajo realizado por la Comisión Nacional de Energía Atómica donde se utilizaron tales trazadores. Específicamente se trata del uso de trazadores radiactivos en el Río de la Plata.

Este comentario puede despertar interés en lo que se refiere al uso pacífico de la energía nuclear y sus derivados en nuestro medio, tareas que muchas veces pueden ser de nuestra responsabilidad.

Uno de los mayores acontecimientos de nuestra época es, sin duda, el descubrimiento en el año 1939 de la fisión nuclear.

Este hecho contribuyó, a partir de entonces, a ampliar los horizontes de la ciencia, al aportar nuevos conocimientos que derivaron sucesivamente en aplicaciones que, escapando del terreno netamente militar, primer objetivo buscado, pasaron a formar parte de infinidad de investigaciones y aplicaciones industriales. Aún hoy se sigue adelantando en la materia, se descubren nuevos métodos y se incrementa la factibilidad de utilización práctica de sus subproductos en las distintas ramas; el uranio está entrando en la fase competitiva con el petróleo y el carbón, como fuente de energía eléctrica; los radioisótopos obtenidos son conocidos en medicina y su utilización en la industria como trazadores aumenta vertiginosamente, a tal punto que se ha desarrollado todo un campo completo de la ciencia y la tecnología en torno a sus usos.

Si bien el aprovechamiento de la potencia nuclear de por sí nos reporta muchos beneficios, son quizás aún mayores los que nos puede reportar el uso de los radioisótopos, tema que trataremos.

Realmente resulta difícil describir todas las aplicaciones existentes, simplemente porque son muy numerosas. Es por ello que se seleccionó una para comentarla, que se relaciona con estudios efectuados en el medio de nuestro interés: el mar.

1 - Aspectos básicos

Gomo sabemos, el átomo consta de un núcleo con carga positiva, compuesto fundamentalmente por dos tipos de partículas, el protón y el neutrón, los que se designan comúnmente con el nombre genérico de nucleón.

Rodeando al núcleo existe un cierto número de partículas cargadas negativamente, los electrones, de modo tal que en conjunto el átomo resulta eléctricamente neutro.

El protón transporta una unidad de carga positiva, igual en magnitud a la carga electrónica. El neutrón, ligeramente más pesado que el protón, como su nombre lo indica, es una partícula neutra que no lleva carga eléctrica alguna.

Para un elemento determinado, entendiendo por tal a una sustancia particular compuesta de una sola clase de átomos, el número de protones existentes en el núcleo atómico —que es igual al número de cargas positivas que transporta—, recibe el nombre de número atómico del elemento. Este número coincide con el número de orden del elemento en la tabla periódica de los elementos químicos, y se designa comúnmente con la letra Z.

El número total de protones y neutrones que existe en el núcleo atómico recibe el nombre de número másico del elemento y se lo representa con la letra *A*.

Por lo tanto, como Z es el número de protones y *A* el de protones más neutrones, el número de estos últimos queda expresado por la diferencia *(A* — Z).

2 - Isótopos

Son llamados así aquellos átomos cuyos núcleos tienen el mismo número de protones, o sea que poseen idéntico Z o número atómico, pero que difieren entre sí en *A,* o sea en número másico.

En otras palabras, son isótopos aquellos átomos que difieren entre sí en su número de neutrones.

Debido a que la naturaleza química de un elemento está determinada por su número de electrones, que por ser eléctricamente neutro el átomo coincide con el número de protones, las especies isotópicas son, en general, químicamente indistinguibles, pero poseen masa atómica diferente.

3 - Radioisótopos

Por lo tanto, cualquiera de los elementos conocidos puede llegar a tener uno o varios isótopos, sólo con variar el número de neutrones que tengan los núcleos de sus átomos.

De acuerdo con el peso atómico de cada elemento, existe una relación entre el número de protones y neutrones que cada núcleo puede admitir.

Cuando en un isótopo en particular el número de neutrones en relación con el de protones es mayor o menor que dicha relación admisible, el núcleo es inestable y tiende a retornar, emitiendo energía en alguna forma, a una relación más normal de los mismos.

Los núcleos más ligeros son más estables si los números de neutrones y protones son aproximadamente iguales, es decir, si se mantiene dicha relación igual o muy cercana a la unidad, pero los núcleos más pesados, para lograr la estabilidad, deben poseer un número mayor de neutrones que de protones, subiendo el valor de la proporción hasta valores cercanos a 1,5.

Este fenómeno se debe a la existencia de fuerzas intranucleares atractivas y repulsivas.

Por lo tanto, cuando en un núcleo se altera el límite estrecho de la relación neutrón-protón para el cual existe estabilidad, el mismo resulta radioactivo.

El núcleo inestable emite una partícula o radiación característica, ligada a la relación neutrón-protón, transformándose de este modo en un núcleo diferente, pudiéndose decir que se "mueve" hacia posiciones de mayor estabilidad.

Así justificamos, rápidamente, que se los llame "radioisótopos", porque emiten radiación.

Algunos de ellos pueden existir sólo durante millonésimos de segundo antes de cambiar a formas estables, mientras otros son casi estables y pueden existir miles o millones de años antes de transformarse. El proceso de decaimiento es conocido por el nombre de decaimiento radiactivo.

La energía liberada durante el mismo es notablemente superior a la representada por un cambio químico (aproximadamente 10^6 veces mayor), calculable en forma precisa utilizando la ecuación masa—energía de Einstein:

$$E = m \cdot c^2$$

siendo c la velocidad de la luz, y conociendo la masa antes y después del proceso, ya que esta pequeña cantidad de masa que ha desaparecido es transformada en la gran cantidad de energía representada por la radiación.

En la actualidad, prácticamente la enorme cantidad de radioisótopos que se producen para distintos fines es obtenida en los reactores nucleares. En ellos, por efectos de la fisión nuclear del elemento combustible utilizado, se producen, además de otros productos de fisión, neutrones. Las intensidades de éstos son tan grandes, que si un elemento estable es introducido de alguna manera dentro del reactor, al ser bombardeado por dichos neutrones se produce generalmente la captura de los mismos por los núcleos del elemento, produciéndose un radioisótopo particular, el cual está relacionado con el elemento químico estable utilizado, seleccionado previamente, teniendo en cuenta el uso al que se destinará posteriormente el radioisótopo. En nuestro país ya se pro-

ducen muchos de los radioisótopos que el mercado interno necesita, y en un futuro muy cercano se calcula que se lo podrá abastecer íntegramente.

4 - Los radioisótopos como trazadores

Los radioisótopos se pueden utilizar, en cantidades sumamente pequeñas, como trazadores para investigar la estructura y el comportamiento de la materia en los procesos físicos, químicos, biológicos e industriales.

Usándolos en grandes cantidades es factible producir cambios fundamentales en la materia, ya sea para esterilizar alimentos u otros productos, matar células cancerosas o promover reacciones químicas de importancia industrial. Es decir que rápidamente podemos dividirlos en dos tipos de acuerdo con las actividades que vayan a desempeñar: su uso en pequeña escala como trazadores o en gran escala para producir efectos de radiación masiva.

La razón fundamental por la cual los radioisótopos pueden ser usados como trazadores, es que emiten radiaciones energéticas fácilmente detectables, con un gran poder de penetración, ya que se trata de rayos gamma.

Es así que un pequeño número de átomos radioactivos mezclados con otros que no lo sean, revelan, por medio de sus radiaciones, dónde se encuentra localizado ese elemento, aun a través de gruesos espesores de agua o de paredes materiales.

De aquí se deriva el nombre dado a estos elementos, ya que en esta forma pueden ser "trazados" a través de cualquier proceso, por medio de la detección de la radiación emitida.

Por último, es importante acotar que, en contraposición con las características del análisis químico —el cual, aun cuando se han desarrollado notablemente las investigaciones actuales, requiere la existencia de un número muy grande de átomos para lograr descubrir la presencia de un elemento químico particular—, en el caso del empleo de radioisótopos como trazadores y gracias a los instrumentos de detección altamente sensibles con que se cuenta, ese mismo elemento se haría sentir aun cuando sólo algunos pocos átomos estuviesen presentes.

5 - Aplicación a nuestro medio

Entre los trabajos realizados en nuestro país por la Comisión Nacional de Energía Atómica, directamente relacionados con nuestro medió, se comentará uno referente al uso de trazadores radiactivos en el Río de la Plata.

Se llevó a cabo en colaboración con otras empresas y forma parte de un estudio de factibilidad de un canal entre la boca del Paraná de las Palmas y Puerto Nuevo.

La investigación realizada con trazadores radiactivos tenía como fin obtener información sobre el transporte o movimiento de sedimento del río en la zona en estudio para la construcción del canal, existiendo antecedentes de este tipo de tareas en otros lugares del mundo.

Condiciones importantes que debe reunir el material marcado

Fue necesario tener en cuenta varias condiciones:

a) Que el sedimento o arena marcados debían comportarse lo más exactamente posible como el sedimento o arena natural en estudio;

b) El trazador utilizado para marcar debería fijarse firmemente sobre el material y permanecer en esta forma durante el tiempo que durara la experiencia;

c) El trazador debería ser de fácil detección, para facilitar su medición sobre el mismo lecho del río o canal en estudio;

d) La actividad del trazador utilizado debía ser tal que permitiera el estudio de varias hectáreas de superficie, teniendo especialmente en cuenta que la concentración del mismo no significara ningún riesgo para la salud pública.

Trazador utilizado

Del estudio detenido de las condiciones anteriores y otras específicamente técnicas no citadas, surgió la conveniencia de adoptar como trazador la plata 110 (Ag 110).

Ésta se obtiene bombardeando la plata con neutrones en un reactor nuclear.

En la naturaleza, la plata está compuesta por dos isótopos estables: Ag-107 y Ag-109, en un porcentaje del 51,4% y 48,6%, respectivamente.

Por efecto del bombardeo, la Ag-107 se transforma en Ag-108, inestable, con un período de semidesintegración de 2,3 minutos y la Ag-109 pasa a Ag-110, también inestable, decayendo una fracción con un período de semidesintegración de 24 segundos y la otra con un período de 270 días.

Esta última es la adoptada en nuestro caso, que decae emitiendo rayos beta menos y gamma de distintas energías.

Estudios preliminares

Previamente a la decisión final sobre el método a utilizar, se realizaron trabajos de investigación para determinar qué método sería el más adecuado con la naturaleza del trabajo. Entre los sometidos a ensayos, resultó más conveniente el de reducción de Ag en el sedimento del río (una vez separada de éste la arcilla que contenía), resultando posible fijar firmemente la plata radiactiva en dicho sedimento.

En las experiencias realizadas posteriormente, en condiciones más severas que las que se presentan en realidad en el Río de la Plata, se comprobó que luego de ser agitado el material marcado durante varias horas con agua de río, la plata radiactiva que permanecía fijada en el sedimento era del orden del 90 %, y el 10 % de pérdida aparecía en los primeros momentos del lavado, permaneciendo fijo luego el trazador durante mucho tiempo.

Se efectuó además una serie de análisis y pruebas de sedimentación con muestras de sedimento marcado por este método, para verificar que el mismo se comportara en forma muy similar al natural existente en la zona en estudio.

Operación de marcado

Se extrajeron alrededor de 600 kg de fango del lecho del río, en tres puntos diferentes.

Una vez separada la arcilla, quedaron aproximadamente 300 kg de sedimentos que debían marcarse.

La actividad total de Ag-110 fue de aproximadamente 4 curies, lo que permitía detectar con toda facilidad, de acuerdo con los instrumentos utilizados, bandas de 200 metros de ancho por 10 kilómetros de largo.

Una vez tratadas químicamente las granallas de plata metálica, la solución radiactiva obtenida, que contenía un agente reductor, se mezcló en forma conveniente con los sedimentos mediante una mezcladora y el producto así obtenido se expuso a la luz solar a fin de facilitar la reducción de la plata sobre los granos de sedimento.

Todas estas operaciones se realizaron en una instalación construida especialmente para este fin, la cual permitía el manejo del material radiactivo a distancia y con control semiautomático. La preparación de la solución radiactiva se efectuó en una caja blindada con paredes de plomo de 10 cm de espesor. El material radiactivo podía manipularse desde el exterior por un sistema de pinzas y la transferencia de líquidos radiactivos se realizó por presión o vacío en recipientes y sistemas de tuberías cerradas.

El material así marcado fue lavado para extraer la parte de la plata radiactiva que no estuviera bien adherida y se almacenó en bolsas dobles de polietileno, listo para ser depositado en el lecho del río.

Instrumental utilizado

Fue especialmente diseñado teniendo en cuenta las severas condiciones de operación.

En un "trineo de arrastre" fue montada la sonda detectora, compuesta de seis tubos Geiger-Müller simétricamente distribuidos, conectados en paralelo para efectuar mediciones con dos, cuatro o los seis tubos simultáneamente, según las necesidades.

Este trineo barre con medición continua amplias zonas, pudiéndoselo utilizar también para mediciones puntuales.

El instrumental electrónico asociado al detector se vinculaba al mismo por un cable coaxil de 50 metros de largo, y estaba compuesto por una fuente de tensión, escalímetro, integrador y registrador gráfico.

Todos los equipos eran transistorizados y montados en la lancha utilizada para la operación.

Operación de sembrado en el río

Fue realizada desde la lancha, tratándose de depositar el sedimento activo formando una tenue capa superficial sobre el lecho del río en un área de aproximadamente 800 metros cuadrados.

El sedimento se colocó para ello en un tanque de 200 litros de capacidad y se lo mezcló con agua hasta obtener una suspensión homogénea, la que se enviaba por medio de una manguera sobre el lecho del río, graduando el caudal de salida para permitir barrer el área prevista, teniendo en cuenta las condiciones operativas de la lancha.

Dada la alta actividad del radioisótopo usado, se emplearon dispositivos y mecanismos que permitieron a los operadores efectuar su manipulación a una distancia acorde con los límites de seguridad vigentes.

Mediciones del trazador

Antes de pasar a depositar el material radiactivo en el lecho del río se procedió a la medición de la actividad natural del fondo, obteniéndose en la oportunidad mediciones prácticamente constantes en todas las zonas bajo estudio, con excepción del lecho del canal Sur, donde los valores se duplicaban.

Una vez depositados los trazadores, se efectuaron mediciones en forma periódica, comprobándose que las manchas radiactivas seguían la misma dirección que la corriente y paralelas a la costa.

Los datos obtenidos fueron enviados para su análisis y elaboración a la estación de investigaciones hidrológicas de Wallingford, Connecticut (Estados Unidos).

LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA

UN MARINO INMORTAL

HEBE BOYER

Segundo premio del Concurso Literario de homenaje al sesquicentenario de la independencia argentina

Presentación:
Papel obra de 1ª
206 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 4.— $ Ley 18.188.

Notas Profesionales

NACIONALES

CONMEMORACIÓN DE UN NUEVO ANIVERSARIO DE LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA

Discurso pronunciado por el almirante Isaac Francisco Rojas en el Luna Park, el 16 de setiembre de 1970

Señoras, señores:

Una mañana, hace quince años, los argentinos escucharon una confusa sinfonía de noticias y rumores, sorda al principio pero siempre creciente, anunciadora de que otra vez algo grande había irrumpido conmoviendo el país como tres meses antes.

Esta vez no sólo eran las bombas aeronavales estallando en la Plaza de Mayo por orden del almirante Toranzo Calderón. Ahora el temporal de la rebeldía bramaba en todos los horizontes de la Patria, levantado por una insurrección cívico-militar, dramático estremecimiento concertado para abatir la armazón totalitaria fabricada diez años antes, "para que durara cien años", según dijo en uno de sus arranques de megalomanía el tirano que la erigió para que sirviera de cárcel y patíbulo de las libertades del pueblo argentino.

Había llegado la hora del cambio de la marea y el reflujo arrollador crecía desde el fondo de incontables conciencias, cubriendo todo el ámbito patrio como preludio alborozado de la vasta limpieza requerida para tornarlo habitable y devolver a todos su decoro.

El deber colectivo, largamente contenido, encontraba al fin el curso de su movimiento en la Revolución Libertadora venida tras los esfuerzos y sacrificios de tantos ciudadanos que nunca podremos olvidar. Muchos de ellos cayeron para siempre, antes de ver restaurado el honor nacional hecho jirones y lavados los ultrajes causados por la corrupción y el avasallamiento.

Como hombres de esa Revolución, nuestra conciencia no hallaría reposo si permitiendo que se debilite la fe en sus ideales o dejando empalidecer el recuerdo de sus mártires y héroes, no la honrásemos con la intensidad y el respeto reclamados por los hechos de definitiva validez moral que jalonan la marcha de la nacionalidad, añadiendo de ese modo, a la ingratitud que rebaja, la deslealtad al espíritu de nuestro pasado.

Justificados sentimientos de fidelidad y definidas posiciones de apoyo para el movimiento libertador —que suscitó la colaboración de muchos, grande o modesta pero siempre valiosa— exigen que, coincidiendo con edificantes disconformidades de antes y de siempre, esta convocatoria asuma el significado de una reafirmación de nuestras convicciones democráticas, de nuestra fe en la República, a través del sentimiento consciente de adhesión al sistema de la libertad, cuando hoy asistimos a los desbordes que amenazan sepultarla bajo los escombros de las instituciones históricas.

La misma gratitud nos impulsa a evocar aquí —sin olvido de ninguna otra— las sombras gloriosas de cuatro ilustres ciudadanos cuyos nombres son ya inseparables de

los fastos de nuestra historia y están indisolublemente unidos a la Revolución Libertadora. Pertenecen al general Lonardi, el jefe, noble e intrépido, cuya espada dio la esperada señal en la hora solemne y rechazó laureles que no halagaban su orgullo militar ni condecían con su magnanimidad; al general Ossorio Arana, su bizarro compañero de lucha y subordinado directo, en cuya alma refulgía tan pura la modestia y la generosidad, como en el pecho su probado valor; al contraalmirante Robbio Pacheco, en cuyo espíritu se conjugaban las más arraigadas convicciones liberales y democráticas con la tenacidad antitotalitaria y el arrojo en la acción, y al general Pedro Eugenio Aramburu, en cuya evocación me detendré, en esta asamblea dedicada a honrar su memoria, porque su reciente muerte, tan tremendamente injusta como espantosamente trágica, le confiere los títulos postumos de sacrificado defensor de los derechos del pueblo y mártir de la reacción antidemocrática que nos agravia.

Por haber expuesto la vida en la Revolución Libertadora de 1955 y haber ejercido, con honradez y sabia prudencia, el mando supremo de la Nación, nuestro pueblo le había reconocido sobrados méritos que lo hicieron acreedor a la categoría cívica de eminente benefactor de la Patria. Y por haber salvado con tacto y firmeza los grandes y complicados obstáculos dejados por la segunda tiranía; por haber encarado sin cálculo interesado la solución de los innumerables problemas heredados; por haber sabido mantener un hoy envidiable estado de paz interna; por haber presidido un gobierno que se esforzó para que el país se encarrilase dentro de las normas que aseguran el acatamiento y ejercicio de los derechos y garantías constitucionales; por haber entregado el poder en manos de quienes fueron elegidos en las urnas y, finalmente, por haber combatido en la arena política buscando soluciones republicanas para la Nación, la historia recoge su nombre porque, además, pertenece a quien la presentó al mundo luciendo, otra vez, su faz tradicional, tras haberla depurado al máximo de las manchas y deformaciones que antes la hicieron poco menos que irreconocible.

No hace dos meses que las campanas doblaban en homenaje fúnebre al ciudadano benemérito cuya inicua inmolación estremecía, de uno al otro confín del país, las conciencias no adormecidas. La sobrecogedora posa señalaba un gran infortunio nacional.

El bárbaro sacrificio del general Aramburu es una agresión del submundo de la miseria moral más alevosa lanzada a la Revolución Libertadora y a la integridad civilizada de la Nación. Aunque los verdugos hayan nacido aquí, aunque algunos puedan tener vieja sangre de esta tierra, los rechazamos como compatriotas.

Indios salvajes de nuestros desiertos, gauchos indómitos de nuestras pampas y quebradas, feroces caudillos de la campaña bravia se anunciaban con los alaridos del guerrero y acompañaban sus sangrientas hazañas con el retumbar de las cabalgaduras en tropel. Mataban y morían lanzados de frente al enemigo. Entremezclados por millares, los huesos de unos y otros se blanquearon al sol de los tiempos heroicos. Pero de pronto advertimos azorados que nuestro suelo ha sido invadido; que sentimientos extraños y ajenos modos están dispuestos a rematar la legendaria hidalguía criolla.

La impunidad del crimen no reconocería atenuantes y merecería eterna condena, si al delito sin ejemplo se sumasen causas que impidieran su total esclarecimiento, dejando incógnitas sin despejar. La Nación tiene el derecho de saber, por su propio prestigio, por el de la justicia, por el del aparato de seguridad del Estado, cuál es el trasfondo que ha originado la tragedia y quiénes son los responsables de haber cerrado a la República un camino que podía conducirla al orden institucional. Maliciosos comentarios dañan el buen nombre del gobierno, pero como éste y el ejército, por autorizadas voces, han reafirmado su voluntad de justicia, debemos seguir en la espera, confiando en los solemnes compromisos asumidos públicamente.

Otros sacrificios de vidas, otras ráfagas de violencia criminal han agitado al país y han merecido una condenación a la que nosotros, hombres de orden y de respeto, nos sumamos sin considerar los campos ideológicos a que hubieran pertenecido las víctimas. La muerte, que todo lo iguala, y ante cuya majestad nos inclinamos, no puede hacernos olvidar, sin embargo, que el teniente general Dn. Pedro Eugenio Aramburu llevaba al costado la réplica del sable del Libertador y había lucido en su pecho la banda presidencial, altas insignias de la República que honradas como él las honró, son blasones sólo reservados, excepcionalmente, a los beneméritos de la Patria.

Los frecuentes hechos de vandálica criminalidad y temeraria depredación, pública y privada, nos muestran a una Argentina que vive en prolongada conmoción interna, cuyas complejas causas alimentadas también desde el extranjero, se conjugaron en la descomposición político-institucional desatada por la segunda tiranía, dando origen al pronunciado debilitamiento de las propias defensas sociales durante el período crucial en que pudieron ser fortalecidas, configurando así el histórico delito cometido contra la Patria y la seguridad de su futuro.

Mientras tanto, desde el llano, viejos y nuevos demagogos atizan el incendio al reprimir la condenación del delito, encontrando paliativos al robo y a la destrucción, y disculpas al asalto guerrillero, al desborde jerárquico, al terrorismo generalizado.

Bien dijo el hijo acongojado al honrar al progenitor cuando conoció su fin: "Mi padre fue cobardemente asesinado por su adhesión inquebrantable a los ideales de libertad y democracia. Si su muerte contribuye a apaciguar la violencia y a encauzar el país hacia la normalidad, que él también anhelaba, su sacrificio no habrá sido estéril."

Compartimos el sentido vindicatorio y al mismo tiempo generoso de la afirmación y adherimos a tan noble invocación a la paz nacional por la que el general Aramburu vivía hondamente preocupado. Ello fluía de su ser y así lo demostraron todos los actos de su vida pública, aun aquellos que —si bien con profundo pesar— tuvo que afrontar con energía a la cabeza de la Junta Militar del gobierno provisional, precisamente con el fin de asegurar la paz de la República gravemente amenazada.

Sostenemos que en cada adicto a los totalitarismos, en cada enemigo de las instituciones republicanas, en cada adversario de la libertad, en cada hombre que no se crea obligado a defender la de su prójimo, tanto como la suya, hay un victimario moral del general Aramburu, o una complicidad también moral, cuando no intelectual, de su asesinato. Todos los que admiten o pretenden introducir en el cuerpo político de la Nación cuñas de filiación totalitaria, incluyendo a los que renegaron, sin enmienda conocida, de la organización ajustada a derecho que había rescatado la Revolución Libertadora, los que no se han desprendido de sentimientos de adhesión a la tiranía, cuyos "méritos" todavía aplauden y elogian para cubrir sus propios rencores, tienen la responsabilidad del espectáculo de disolución moral que el pueblo de Mayo ofrece en estos días al asombro del mundo.

También les cabe responsabilidad en el tenebroso drama a las "terceras posiciones", en realidad columnas avanzadas del comunismo internacional, ocupadas infatigablemente en propagar la confusión y el odio destructor. Entre ellas, la que actúa desde el llamado "tercer mundo" sacerdotal, que ha dispuesto de tiempo y libertad suficientes para inocular en medios tenidos antes por seguros reductos del orden social y del espíritu cristiano de justicia, virulentos factores de perturbación al amparo de seráficas apariencias.

A pesar de las declaraciones de una gran parte del clero que no comparte esas ideas, y de las serenas admoniciones de la alta jerarquía eclesiástica, lia infección ideológica ha penetrado, reptante y envolvente, en numerosos hogares cristianos, destruyendo células básicas de nuestra sociedad con el morbo de la violencia.

Determinados ateneos, cursos, cursillos, peñas y exhibiciones, amparados por derechos de enseñanza y de expresión, capciosamente ejercidos, redoblan sus esfuerzos para "lavar" el mayor número posible de cerebros jóvenes, preferentemente de estudiantes aventajados, dispuestos y de carácter, con lo que se pierden reservas de capacidad, necesarias para nuestros destinos colectivos. Se busca así la formación de anticuerpos que rechacen las ideas y tendencias de nuestra tradición liberal, abandonada en beneficio de un presunto criollismo sectario que se esfuerza por deformar la historia, asignando a las dos tiranías méritos y virtudes que suenan a blasfemia.

¡Cuánta razón asistía al general Aramburu cuando dijo, refiriéndose al sectarismo: "...Es la fanática agrupación de fanáticos alrededor de una idea o doctrina adoptada como verdad absoluta y única, sin transigir ante nada, sin escuchar otras razones, sin permitir juicios opuestos, sin admitir la menor discusión". ¡No podía entonces sospechar que perdería la vida en manos de un grupo de sectarios de ese tipo, instigados por otros de la misma especie con ceguera capaz de conducirlos al fanatismo homicida!

La indiferencia o la tibia actitud que hoy se observa en grandes sectores ante la dirección y alcances del destino común, es menos disculpable en un pueblo que, como el nuestro, tiene la fresca experiencia envilecedora del despotismo y ha sido saludado por el mundo como el primero que fue capaz de derribarlo por su propio esfuerzo, sin ayuda extraña.

Muchas de las heridas recibidas, que continúan abiertas después de tres lustros, empiezan a parecer como naturales ante la frialdad de las neutrales de ahora, no pocos de los cuales han olvidado la angustia con que ayer pedían salvación.

Bien dijo el presidente Aramburu en la ciudad de San Luis: "Indiferente es aquel que ve hacer sin intervenir, quedando encerrado en el egoísmo de su propia comodidad o indolencia, adaptándose a las circunstancias. Indiferente, en nuestro caso es, además, aquel que se mantiene alejado de las cuestiones de la argentinidad creyéndose buen patriota por el solo hecho de haber nacido en la Argentina. De la indiferencia a la docilidad no hay un paso siquiera. Y docilidad es esclavitud. El indiferente es el voto en blanco de la vida. Y una tiranía es el triunfo de la indiferencia. Para que jamás nuestro país sea convertido en el feudo de un nuevo tirano, debemos combatir a los indiferentes. El combate consiste en educar. Quienes puedan educar, deben hacerlo. La Revolución, con toda autoridad y responsabilidad moral, advierte a quienes aspiran al gobierno que un poder que se obtenga en base al arrastre de los indiferentes lleva en sí el estigma del fracaso."

Nosotros sostenemos que uno de los más nocivos estímulos de la indiferencia es el de los que toman como blanco de sus flechas a los políticos. No en vano el tirano los atacó con malévola astucia, sin discriminación visible. Sabía bien que ellos formaban en las filas delanteras de la resistencia, la llamada a establecer, después de su derrota, los hábitos permanentes de vigilancia contra las recaídas fatales, a través del esclarecimiento de los derechos y garantías del ciudadano y de la resistencia en contra de las arbitrariedades sectarias, ya sean gubernamentales, sindicales o de otros grupos. El escepticismo popular en relación con los políticos, los partidos y la función de la política misma, fue el primer aliado del destructor de la Constitución de 1853.

No caeremos en la ingenuidad de afirmar que todos los políticos son intachables. Pero identificar a los malos con la política es una argucia propia de la dialéctica demagógica encaminada a preparar el terreno para la creación del partido único, grotesco remedo de la siempre invocada representatividad popular. La variante de los partidos organizados o limitados compulsivamente sólo agrega alternativas que también violentan la libre determinación, al pretender encasillar las inquietudes cívicas fijándoles rumbos mediante ordenamientos autoritarios, quizá bien inspirados.

pero desprovistos de la fuerza vital que nunca se encuentra fuera de las palpitaciones ciudadanas.

La historia de los partidos se confunde con la de la democracia. Ésta sucumbiría sin aquéllos. De ahí entonces que esos órganos de la República, políticos y vitales, deban ser fortalecidos para protegerla y vigorizarla, pero no para traicionarla si, apartándose de su función formadora y orientadora de la opinión pública, degeneran hasta convertirse en verdugos del sistema que deben sostener con esfuerzo y lealtad.

La libertad de asociación, bajo cuyo amparo se organizan, no admite que sea desnaturalizada, apañando indebidamente ideologías e intenciones que se propongan demoler los cimientos que soportan el orden republicano y liberal de nuestra democracia que es, precisamente, el escudo de la libertad.

El Estado está obligado a intervenir para impedir que esos partidos y frentes políticos de filiación totalitaria accionen, cualquiera sea el rótulo que exhiban. Y los gobernantes que no se avienen a cumplir con ese deber elemental e insoslayable, se transforman en cómplices de los propósitos y maniobras destructivas, del mismo modo que si, dejándose engañar por falsas proclamaciones de adhesión a los principios constitucionales vigentes, no evitan que en la práctica se los pisotee para subvertir la forma de vida adoptada por el pueblo argentino.

Nuestra tradición democrática, nacida en Mayo, registra como antecedente precautorio los recaudos establecidos en la convocatoria resuelta por la Asamblea General Constituyente del año 1813, que estatuye como condición, entre otras, para poder ser electo diputado: "...principalmente estar acreditado de un modo indeficiente su fervorosa adhesión a la libertad del país y una virtuosa imparcialidad, que lo ponga a cubierto de la nota escandalosa de faccioso. . ."

Y en nuestros días la Ley Orgánica de los Partidos Políticos, sancionada constitucionalmente en 1965, excluye de la participación en los comicios, al no reconocerles existencia legal, a las organizaciones que no propugnen el sostenimiento del régimen democrático, representativo y republicano, y el de los principios y los fines de la Constitución Nacional, agregando la imposición de no llevar a la práctica, por su doctrina o por su acción, "la negación de los derechos humanos, la sustitución del sistema democrático, el empleo ilegal y sistemático de la fuerza y la concentración personal del poder".

Mientras tanto, se observa con azoramiento y honda preocupación que la corporación organizada sobre bases dictatoriales que al tirano le plugo establecer, cortejada por todos los gobiernos posteriores al de la Revolución Libertadora, sigue atrayendo los notorios halagos oficiales en las instancias más altas. Me refiero a la C.G.T. "única y fuerte", expresión renaciente de uno de los brazos de actuación coactiva que por sus conocidas connotaciones políticas ha asumido la inocultable representación del partido de la dictadura. Desbordada por encima de sus funciones gremiales, no ha dejado un solo momento de incubar en su seno la más cerrada oposición al sistema institucional expresado por la Constitución.

No es extraño entonces que el asombro invada a muchos al observar, además, en ciertos coloquios y "mesas redondas" el desarrollo de temas que incluyen referencias indulgentes y hasta elogiosas del régimen dictatorial y de su creador, sin que sobresalga en el tono exigido por el decoro ninguna voz que recuerde a oyentes, espectadores, participantes y organizadores, las persecuciones implacables llevadas en contra de los políticos, partidos y obreros democráticos por quien, confirmando su ruindad, exhala todavía hoy bocanadas homicidas en contra de sus propios compatriotas y se declara admirador incondicional de los dictadores comunistas, incitando a la destrucción y a la violencia total.

Por otra parte, frente a la frecuencia con que cierta prensa escrita, oral o tele-

visada, oculta o deforma la verdad de un pasado reciente que ensombreció a la Patria, no renunciamos a nuestro deber de exponerla llamando a las cosas por su nombre, aunque ellos arrastren recuerdos amargos, porque nos preocupa que la juventud sea engañada a través de silencios maliciosos y torcidas interpretaciones.

Pueden alegarse más que suficientes razones para que resulte inevitable la mención de la antinomia libertad-totalitarismo, siempre vigente, aunque ahora se pretenda disimularla con expresiones que han venido a reemplazar el segundo término, tales como "integracionismo", "participacionismo" o "comunitarismo", sin que las variantes de denominación alteren, en modo alguno, el fondo de la irreconciliable diferencia.

A despecho del claro fundamento de estos reparos, cierta fraseología en uso pretende sugerir que esta definida e insalvable oposición de principios esconde supuestas "fobias" y "resentimientos", con lo que se quiere atribuir a actitudes meramente emocionales el disenso más dramático de nuestra historia inmediata.

Tampoco podemos admitir que se intente rebajar la divisa libertadora de setiembre al menguado nivel de una "bandería circunstancial" o de "prejuicios que hay que superar" —como también se ha sugerido desde altas posiciones— porque entonces al aceptar que se arríe capitularíamos sin motivo ni derecho alguno altas dignidades de la República que no nos pertenecen, puesto que no se hizo para dirimir antagonismos políticos, ni para apañar apetencias de poder, ni para guiar una facción, sino para restituir la Patria al pedestal de sus viejas tradiciones.

La segunda tiranía es también parte del conjunto de experiencias vividas por la Nación y no podemos eliminarla del contexto histórico. Pero exigimos que se la ubique, como a la otra, con su verdadera dimensión y trascendencia, tal como expresara el general Aramburu, entonces presidente provisional:

"La Revolución aspira a la continuidad histórica con el aprovechamiento de todo lo bueno y de todo lo malo, y por ello no admite la unión del 43 con el 55."

Así como las expresiones tiranía, injusticia, totalitarismo y otras, recuerdan trágicas situaciones de infortunio colectivo que no hubiéramos deseado volver a mencionar en relación con nuestro destino próximo, nos complace evocar lo que felizmente abundó en la sucesión de los tiempos pasados y dibujó el perfil del ser argentino; lo que será siempre ejemplar y digno de ser imitado; lo que resume la tradición creadora que formó nuestro estilo de existencia; lo que podemos abarcar, en suma, con las palabras honor y libertad.

De muchos modos se estimula la desintegración social, se enardecen resentimientos internos y se sirven los planes del comunismo internacional, ejecutados desde hace años bajo enseñas que los ocultan, pero cuyos frutos inconfundibles cubren casi todo nuestro continente. La guerra no declarada se está librando dentro de las diferentes fronteras con el propósito siniestro de quebrantar por partes y en todos los terrenos las defensas del mundo libre con el deliberado fin de aislar a la ciudadela que no es otra que los Estados Unidos. El impresionante despliegue naval estratégico ruso en todos los mares del orbe, recientemente denunciado, debe servir de advertencia a los más distraídos. La infiltración ideológica extremista ha penetrado profundamente en las capas de la clase media, sostén principal de nuestro orden social. Las acechanzas y las correrías de ablandamiento se multiplican en el frente doméstico y en el de los países hermanos, también convulsionados. Desde lejos se apunta a Iberoamérica donde abundan los "quislings" intelectuales. Elegida ella por ser un campo bien abonado no interesan las disputas entre Moscú y Pekín. Ambas centrales utilizan ampliamente los servicios del dictador cubano que ha puesto su patria bajo las órdenes de aquéllas para herir a América.

Pero hoy debemos prepararnos para defendernos del nuevo peligro que ya planea

sobre la patria de O'Higgins, porque si allí se ins-talase un gobierno comunista no sería bastante alta la Cordillera como para impedir el contagio directo.

El ex-presidente provisional amaba por naturaleza y convencimiento la libre determinación. Tanto confiaba en ella y en la juventud que no vaciló en declarar la autonomía universitaria. En oportunidad del acto solemne dijo: "Corresponde a los estudiantes, en el ámbito universitario, el aprovechamiento integral de los bienes que se ponen al alcance de sus manos, y en la práctica de las normas y modos democráticos que ella enseña como forma ordenada de ejercicio interno de la libertad".

No podemos suponer entonces, que la juventud estudiosa haya visto con indiferencia el asesinato de quien devolvió a los claustros la libertad de acción que el tirano les había arrebatado. Pero como sus voces no se han sumado a las que condenaron el crimen, forzoso es admitir que la eficiencia de los grupos extremistas ha impuesto una dirección minoritaria a la masa estudiantil, negando su capacidad para organizarse y hacer triunfar sus convicciones republicanas, como lo deseaba el general Aramburu.

El general Aramburu estaba situado enfrente de toda tendencia autoritaria y sentía que para combatirlas era esencial respetar y salvar la dignidad del hombre. En un país, en un continente donde la fuerza sin frenos erige frecuentemente gobiernos "de facto" de indefinida duración bajo las más variadas invocaciones, el ejemplo ofrecido por el jefe del gobierno de la Revolución Libertadora ha asumido una significación notable universalmente reconocida. Los problemas por él heredados no fueron de menor importancia que los de ahora, muchos de los cuales —los fundamentales— tienen relación directa con aquéllos. Había que reconstruirlo todo comenzando por la fe en las instituciones desquiciadas por la tiranía. Habría podido resolverse una dilatada prolongación del estado revolucionario. Gran parte de la población lo reclamaba y muchos lo hubiesen aceptado de buen grado. Pero tal solución no entraba en las intenciones del gobierno provisional. Su jefe, antes que creerse ungido por un "destino manifiesto" para llevar sobre sus hombros tan pesada carga, confió en la madurez del pueblo para decidir por sí mismo la suerte de la Nación. De este modo evitó, además, que las alternativas y los resultados de la función gubernamental, necesariamente compartida con las Fuerzas Armadas, alcanzasen a socavar el prestigio de estas instituciones, no llamadas a asumir tamañas responsabilidades políticas y administrativas, no originadas en el mandato popular.

Su confianza en el buen sentido ciudadano era inquebrantable. Creía en el orden institucional. Al proclamar en 1956 el restablecimiento de la Constitución de 1853 dijo en Concepción del Uruguay: "La Revolución, tan necesaria como argentina, quiere identificarse con el espíritu de Mayo, que es para la nacionalidad tres veces luz: vieja, nueva y eterna. En la parábola histórica marca otra cumbre la Constitución Nacional sancionada otro primero de Mayo. De aquella oportunidad a ésta el país vivió intensamente. Y en honor de aquellos inspirados, de cuantos sufrieron y lucharon, de quienes en. el trabajo forjaron la grandeza nacional con sus brazos o con el intelecto, hoy, el Gobierno Revolucionario proclama con fuerza obligatoria la vigencia de aquella misma Constitución. Con su letra y con la sangre de su letra, se hizo una Nación por sobre la desorganización y el despotismo". De este modo y por sus labios, la Revolución Libertadora reanudaba el culto oficial de la tradición interrumpida torpemente.

Otra vez se oían los viejos bronces de la Patria y sus sones ahogaban los ecos de las vociferaciones de quien se propuso darnos una nueva historia, manchó los símbolos venerados, dispuso de trofeos y reliquias ganadas con la sangre de nuestros guerreros y, entre otros alucinados raptos, estuvo a punto de intentar la formación

de una nueva Iglesia nacional después de arrimar la tea a la de Roma, sin importarle las torturas morales del pueblo.

Correspondió a la Revolución Libertadora devolver a la Nación el impulso civilizador para que retomase al amparo de la Constitución fundadora el camino de su pacífico progreso volviendo a los cauces liberales que el aluvión totalitario había tratado de cegar. La enunciación de declaraciones, derechos y garantías de la Carta reimplantada resume, en forma admirable, una de las grandes concepciones del pensamiento humano aplicada a la organización de una Nación libre, puesto que está inspirada en el espíritu de la civilización humanista-cristiana, fuente de la vida social del pueblo argentino. Ese espíritu, presente desde tiempos anteriores a la Independencia, fue captado después, por la generación precursora del ordenamiento institucional de la República, al fin resuelto en 1853 por los padres de la unidad nacional.

Su acatamiento leal fue la base de nuestro asombroso adelanto, en tanto que su compulsiva abrogación, iniciada con deliberado designio en 1943, señaló el principio de la declinación que hizo pie institucional en 1949 con la sanción regimentada de un nuevo estatuto nacional.

Por eso es que el interés público de hoy no puede darse por satisfecho frente a anuncios oficiales en los que se señala la intención de instrumentar planes que nos llevarán "a una democracia estable y eficiente", ni a la reciente afirmación presidencial según la cual se "dará a la Nación la forma pública que más se ajuste a un sistema de gobierno representativo, republicano y federal de acuerdo con lo que establece nuestra Constitución", mediante "nuevas estructuras institucionales y partidarias". Las indeterminaciones contenidas en estas dos declaraciones y la aparente contradicción implícita en la segunda, contribuyen a aumentar la confusión, puesto que no señalan con precisión qué es lo que se pretende hacer y por qué para llegar a una democracia distinta de la actual, con nuevas estructuras institucionales. Los cambios de que se habla no podrían realizarse sin modificar la Constitución. La tranquilidad pública exige saber cuáles son los motivos que aconsejan esos cambios, hasta ahora no aclarados y, también, en qué consistirán las "nuevas estructuras" que se tienen en vista, nunca explicadas por sus desconocidos proyectistas, incansables prometedores de "un mundo feliz". Del mismo modo la opinión responsable no alcanza a comprender que se hable de una "transformación" integral de la Nación sin que al mismo tiempo se le diga claramente al país en qué estribará ni cuánto tiempo demandará realizarla.

Ante las incógnitas señaladas, existe el derecho entonces de abrigar graves preocupaciones, porque a nadie se le oculta que en la Argentina han reaparecido y prosperado opiniones —a veces estimuladas por auspicios oficiales— adversas a las esencias liberales de nuestra Constitución.

Si esas opiniones se convirtiesen en propósitos y éstos se concretasen, la Nación daría un nuevo salto en el vacío como consecuencia del resultante abandono del sistema institucional de la libertad, imponente pedestal político, económico y jurídico que presidió la elevación nacional hasta alturas de las que comenzó a descender cuando fue quebrantado primero y violado después, sin interrupción hasta hoy.

Con el ingenuo pretexto de que vivimos en la "época del cambio", se pretende justificar esa violación, olvidando que el cambio no es privativo de ninguna época sino propio de la naturaleza humana, y que las mejores leyes son precisamente las que adecuándose a esa naturaleza lo facilitan sin necesidad de ser modificadas.

Las naciones modernas han alcanzado el grado de prosperidad que las distinguen, a través del sistema que nosotros hemos abandonado casi del todo, y las que se proponen serlo deben rasgar las vendas que ciegan su visión. Los que quieren

enmendar la obra del Señor acudiendo al dirigismo y al desarrollo imaginariamente acelerado, terminan provocando la lucha por prebendas y privilegios, contienda en la cual no siempre triunfa el que mejor sirve a la sociedad sino el que más astucia tiene para imponer sus intereses. Quienes propician la distribución de lo ajeno, olvidan que ante el mero anuncio del reparto la codiciada presa disminuye sorprendentemente de tamaño.

El denunciado estancamiento general del país, reflejado en los mínimos índices oficiales de su expansión económica, no es el resultado de simples o circunstanciales desviaciones. Reside, más que todo, en el sistemático y deliberado incumplimiento de la Constitución, cuyos sabios preceptos yacen sepultados bajo la formidable losa del dirigismo estatal cada día más perfeccionado. Es inútil buscar en otra parte las causas de nuestro retroceso, culpable también de amenazadoras tensiones sociales por dificultar el acceso de vastos sectores populares a una existencia más responsable, más libre y por lo tanto más digna. Las secuelas del demagógico estatismo, en muchos casos incorporadas a la legislación y prácticas administrativas actuales, impiden que el esfuerzo propio de los trabajadores, obtenga la justa recompensa capaz de hacer cada vez menos frecuentes "la miseria, las graves injusticias, las grandes desigualdades, las marginaciones, la opresión" cuya presencia fue señalada recientemente desde una tribuna ministerial, que ubicó con acierto su origen, un cuarto de siglo atrás, pero omitió señalar con precisión sus verdaderas causas, que no son otras que aquel estatismo opresivo y retardante.

Los argentinos no podemos —sin faltar a la equidad y negar la tradición de nuestra Patria— poner en duda la vocación democrática y republicana de la inmensa mayoría del pueblo y su fidelidad a los impulsos iniciales que modelaron una forma de existencia que hemos heredado tras un largo proceso de luchas, de estragos, de miserias, de heroísmo, de trabajo fecundo.

No podemos, por tanto, comprender cuál es el sentido que tienen, para nuestro ideario, las repetidas exhortaciones a una "integración" cuyo verdadero significado nadie aclara, pero que, por el contexto en que se la propone, parece basarse en la posibilidad del abandono de nuestras más arraigadas convicciones y apasionado amor a *la libertad, una e indivisible.* No podemos concebir siquiera semejante abdicación sin renunciar, al mismo tiempo, a la determinación de vivir de acuerdo con aquellas formas de existencia, para entregarnos a otras, extrañas y enemigas. No somos nosotros, no, quienes debemos declinar de nuestros ideales y aceptar otros que no forman parte de la idiosincrasia nacional.

Los que dejaron de estar con el país, democrático y tradicional, los que renegaron de antiguas herencias espirituales, los que no han cesado de buscar alianzas en los campos de afinidad totalitaria, son quienes deben mostrar voluntad de volver al concierto republicano, probando sus intenciones mediante una conducta coherente, única especie de "integración" admisible para unificar la comunidad ciudadana.

La gravedad de la situación nacional, determinada por los peligros que merodean, adentro y afuera, señala a cada uno su deber e indica que es urgente la búsqueda de una convergencia de todos hada eci punto desde el cual pueda iniciarse, sin riesgo de caer en emboscadas, la aproximación leal y el propuesto entendimiento.

Este punto de partida común no puede ser otro que el acatamiento honrado de la Constitución histórica, poniendo por testigo del acuerdo solemne a la Nación entera y a su honor como garantía del fiel cumplimiento.

Amigas y amigos:

Nuestra conmemoración no tiene, no puede tener, el significado de la glorificación de un hecho de fuerza, de un hecho de armas, porque además de que ya no nos pertenece, no se evocan con orgullo ni con placer los choques entre hermanos.

No venimos aquí animados por recuerdos facciosos que jamás nos agitaron ni siquiera nos rozaron. Despojados de todo sentimiento de agravio personal, de toda pasión subrepticia, que no condicen con los fines generosos de la Revolución Libertadora ni con el espíritu de quien la sirvió para beneficio de la Nación, el general Aramburu, venimos a rendir el homenaje de nuestro acatamiento al alma de la Patria.

Reafirmamos, ante la majestad de su grandeza, nuestra voluntad de servirla con honor; nuestra determinación de colaborar con lealtad para buscar la ruta por donde podamos transitar en armonía; nuestra esperanza de ver vencidas las fuerzas disociadoras que cohíben su expansión; nuestra irreprimible fe en su destino y en la superación de las incertidumbres de la hora presente.

Marchemos hacia adelante apoyados en el pasado. Dispongámonos resueltos a reconstruir la Argentina para que vuelva a ser nuestro común orgullo devolviéndole su perdida jerarquía entre sus hermanas de América. La juventud tendrá que darse toda para ayudar a cumplir la augusta tarea. Por eso le pedimos que se ocupe también de la República.

Deploramos las querellas entre compatriotas, y estamos dispuestos a los más grandes esfuerzos para que no reaparezcan, porque la experiencia histórica enseña lo mucho que nuestra Nación ha sufrido por causa de ellas, hasta llegar al borde de la desintegración política total después de las dolorosas mutilaciones de la vastísima heredad original.

Recordemos los incalculables beneficios generales, la envidiable prosperidad, la pujante cultura, la fuerza, el prestigio del nombre argentino adquiridos cuando la fraternidad reinó entre nosotros. Aspiramos con pasión patriótica a que las irreconciliables enemistades cívicas de ayer desaparezcan para ser reemplazadas por la convivencia constructiva y pacífica. No deseamos que nuevos estallidos de violencia vuelvan a conmover la paz de la República. Y sostenemos con determinación inquebrantable la elección que sin vacilar ya hemos hecho entre la libertad y el despotismo, porque entendemos que la concordia nacional sólo será posible si se erige en torno de los principios que los hombres libres abrazan para sentirse dignificados.

Sobre la base de estos principios, que no admiten ablación ni negociación alguna, salvo para ser reconocidos por todos, y adoptando como prenda el respeto por las instituciones republicanas en que ellos se materializan, volverá a ser una realidad la fecunda hermandad entre los hijos de esta tierra del Plata, en cuyo seno deben tener cabida todas las disensiones, todas las diferencias, pero no el oprobio de la domesticación.

Los hombres y las mujeres de la Revolución de Setiembre de 1955 deseamos esa clase de unión —unión con libertad y no otra— y estamos ya, dispuestos a aceptar la conciliación nacional bajo su imperio soberano.

Los estandartes de la Revolución Libertadora no se arrían porque están clavados al tope y sus colores flamean confundidos con los sagrados de Belgrano, porque no son otros que ellos mismos, ni cobijan otros ideales, ni representan otra historia, ni señalan otro rumbo. Millones de conciencias argentinas recogen su fama y mañana será la Patria entera.

Repuestos de la inmensa desdicha que ayer colgó crespones en su paño, erguidos velamos las armas al pie del mástil que lo tremola. Y cuando pasemos, otros, sin cuento, las tomarán de nuestras manos y escucharán de nuestros labios las consignas que pronunciamos hace quince años, al despuntar el alba del día del destino.



SANTIAGO ZERVINO

Capitán de Fragata

Falleció el 26 de mayo de 1970

El capitán de fragata Santiago Zervino ingresó en la Armada el 4 de febrero de 1935 como cadete de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 7 de diciembre de 1938.

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1952 y pasó a situación de retiro el 1° de diciembre de 1957.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Moreno», «San Juan», «Santa Fe», «Comodoro Py», «Alférez Mackinlay», «Belgrano», Escuela de Mecánica, «Chaco», «Seguí», «Salta», Comisión Naval en Europa, Estado Mayor General Naval, Escuela de Guerra Naval, «Ingeniero Gadda», «San Julián», Base de Submarinos Mar del Plata y Base Naval Puerto Belgrano.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata I.M. Juan Manuel Sosa, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina asumo la triste tarea de despedir los restos de quien fuera un cabal representante de nuestra Institución: el señor capitán de fragata l)n. Santiago Zervino.

La mayor parte de su carrera se caracterizó por largos y eficientes servicios prestados a bordo de legendarias unidades de la Armada, ninguna de las cuales existe ya.

Venido de las tierras del Libertador, su personalidad trasuntaba las virtudes de valentía, inteligencia, decisión, abnegación y audacia; sentido de la responsabilidad, espíritu de sacrificio, sed de aventuras, atracción por lo desconocido, amor al peligro.

Y así es que adquirió sucesivamente —hace ya tiempo— las especializaciones de submarinista, buceo y salvamento; que navegó intensamente y se sumergió en el hondo misterio de nuestros mares y ríos; que en más de una oportunidad fue mencionado en órdenes generales del entonces Ministerio de Marina, por el exitoso desempeño en tareas de sumo riesgo, o por integrar dotaciones que con brillante actuación y altas dosis de esfuerzos ímprobos cumplieron la honrosa y difícil misión de reafirmar la soberanía argentina en inhóspitas regiones de la Antártida; que por sus particulares dotes fue seleccionado para efectuar estudios en institutos de Armadas extranjeras.

Por ello, la imagen que dejó a todos los que de cualquier rango fueron sus camaradas y gozaron de su compañía, fue la de un hombre íntegro, un profesional eficiente, un ejemplo para las nuevas generaciones.

Sólo nos resta ahora, ante su partida definitiva, recordar con más afecto su vida de trabajo intenso y útil, valorar aún más sus sobresalientes cualidades y con cristiana resignación pedir al Señor para que lo lleve a su lado.

Señor capitán Zervino: descanse usted en paz.



MANUEL FILIPELLI

Capitán de Fragata

Falleció el 21 de junio de 1970

El capitán de fragata Manuel lilipelli ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1919, como aprendiz de la Escuela de Mecánica..

Pasó a la Escuela Naval el 31 de diciembre de 1921, como aspirante.

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1944 y pasó a retiro el 30 de abril de 1947.

Sus principales destinos fueron: «Bahía Blanca», «Presidente Sarmiento», «Rivadavia», Comisión Naval en Europa, «Brown», «25 de Mayo», 1ª Región Naval, Dirección General del Material, Base Naval Puerto Belgrano, «La Argentina», Base Naval Río Santiago, «Moreno», Dirección General Administrativa, Escuela Naval Militar y Escuela de Marinería.

La Dirección del Boletín del Centro Naval, en su nombre y en el de la Comisión Directiva de esta Institución, cumple con el deber de elevar una plegaria al Altísimo para que haya paz en la última morada de su apreciado consocio, y lleve cristiana resignación a sus seres queridos.



BERNARDO Mc GOUGH

Capitán de Corbeta

Falleció el 21 de junio de 1970

El capitán de corbeta Bernardo Mc Gough ingresó en la Armada el 1° de febrero de 1921 como aprendiz de la Escuela de Mecánica. Pasó luego a la Escuela Naval como aspirante el 15 de enero de 1916.

Ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1935 y pasó a retiro el 15 de marzo de 1941.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Pueyrredón», Escuela Naval Militar, «Libertad», «Independencia», «Comodoro Py», «El Plata», 3ª Región Naval, «Guardia Nacional», «Moreno», Base Naval Río de la Plata, «Cervantes», Arsenal Naval Buenos Aires, «Rivadavia», Escuela de Mecánica, Comisión Naval en Europa y «Libertad».

Retirado de la actividad naval en 1941, siguió sirviendo en la Marina Mercante, donde también brilló por sus condiciones personales.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta Rodolfo Caiandri Migone, en nombre de la Armada Nacional

En nombre del Comando en Jefe de la Armada, tengo la dolorosa misión de despedir a un viejo hombre de mar.

El capitán de corbeta Bernardo Mc Gough, por voluntad del Altísimo, nos ha dejado para emprender su más larga travesía, aquella de la que no se retorna.

Sirvan estos momentos para recordar su paso por las filas de la Armada.

Su foja de servicios nos lo muestra desde una temprana edad como un marino distinguido y un hombre cabal apreciado por sus superiores y querido por sus subordinados, dedicado enteramente a su profesión, a la que brindó siempre todas sus energías y lo mejor de su clara inteligencia.

La mayoría de los viejos buques de nuestra Armada, ninguno de los cuales existe ya, fueron testigos de su hombría de bien, de su entusiasmo profesional, de su cariño por el mar, de su carácter fuerte pero justo, de su corazón bondadoso.

Con estas cualidades perdurará su memoria entre aquellos que sirvieron a su lado.

La Armada Argentina, ante el alejamiento físico de uno de sus miembros, ha querido con este recuerdo testimoniar su pesar y unirse al dolor que su desaparición ha causado a sus seres queridos.

Sólo nos resta ahora pedir al Señor que su alma descanse en paz y que los que lloran su pérdida tengan el consuelo de la resignación.



ALOIS F. FLIESS

Capitán de Navío

Falleció el 5 de julio de 1970

El capitán de navío Alois F. Fliess nació en Brenfford, Inglaterra, el 23 de diciembre de 1911.

Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1926, como cadete de la Escuela Naval, y egresó de la misma como guardiamarina el 21 de diciembre de 1933. Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1952.

Luego, a raíz de los sucesos revolucionarios, fue destituido en el año 1951, recuperando su situación de servicio en 1955.

Pasó a situación de retiro el 10 de lebrero de 1956 y el 10 de abril del mismo año fue nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo, desempeñándose en la Secretaría de Marina hasta el 1° de enero de 1963.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Almirante Brown», «Libertad», «Moreno», Escuadra Aérea ele Escuela, Aviación de la Escuadra ele Mar, Escuela Aérea 2, Comisión. Naval en los EE. UU., Escuela ele Aviación Naval, Base de Aviación Puerto Belgrano, Escuadra Aérea N° ***3 y*** Dirección General del Personal.

Con fecha 2 de octubre de 1937 se le reconoce como piloto aviador naval y en 1943 obtiene el diploma de aviador naval de los EE. UU.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Jorge Horacio Baylac, en nombre de la Armada Nacional

Cabe a mí el honor de representar al comando en jefe de la Armada en este acto de despedida de los restos del señor capitán de navío Alois Fliess, quien fuera mi primer comandante de Escuadra Aeronaval, cuando yo iniciara mi carrera en la Aviación Naval, allá por el año 1950.

Estoy íntimamente conmovido por la desaparición de este conspicuo representante del arma tan querida, que supo abrazar con profunda convicción y con entrega sin limitaciones a las exigencias del servicio naval.

Consagró su existencia, sus mejores años, a los requerimientos del arma, siempre con su espíritu exquisito y su "don de gentes", que le granjeó el aprecio y estima de sus superiores y subordinados, por su juventud de espíritu y su optimismo, que nunca experimentaron declinación.

Fue el consejero y amigo fraterno de quienes alentaban sentimientos coincidentes con los suyos. Quienes quedamos ligados a su persona por lazos estrechos que se originaron en coincidencias profundas, en ideales compartidos, lo despedimos.

Alcanzado su retiro, desempeñó con su habitual eficiencia, con su espíritu visionario, fiel a sus convicciones, con esa efectividad ejecutiva y de amplitud de miras, cargas públicas que le granjearon la adhesión y el reconocimiento que había tenido la virtud de ganarse.

Creía, como nosotros, que esta forma de vida asegura la justicia en la tierra, la felicidad del hombre y la dignidad del linaje humano. Y vivió por ello, preocupado por ser mejor cada vez, para asegurar a sus semejantes, a sus descendientes y a las generaciones del futuro las posibili-

dades (le una vida luminosa y fecunda.

Vivió, como hombre de armas, con la diaria preocupación de la excelencia.

Porque era bueno, limpio, honesto, porque no era mezquino, porque era querido y apreciado, porque era un digno hijo tuyo, te imploro, Señor:

Paz para su alma, porque era limpia.

Justicia, porque fue justo en su vivir.

Descanso en su morada, en pago a su atareada existencia.

Y para los deudos queridos, la cristiana resignación, que en la cristiana fe se nutre y se sostiene.

Señor capitán de navío Alois Fliess: en nombre de la Armada Argentina, imploro otra vez al Altísimo: Paz en la tumba de este hombre digno.



JULIO MAURO BERAZAY

Capitán de Fragata Contador

Falleció el 12 de julio de 1970

El capitán de fragata contador Julio Mauro Berazay ascendió a guardiamarina el 24 de diciembre de 1925 y a capitán de fragata el 31 de dicimebre de 1951.

Pasó a situación de retiro el 14 de junio de 1956.

Sus principales destinos fueron: Base Naval Puerto Belgrano, «A.2», «Moreno», Base Naval Río de la Plata, Grupo Minadores, Escuela de Mecánica, «Chaco», «Rosario». 1ª Región Naval. «Rivadavia», «Independencia», «Rosario», Isla Martín García, Dirección General Administrativa, Grupo de Submarinos, Base Aeronaval Puerto Belgrano y Dirección General del Material Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Juan M. Zabalet, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina se hace presente aquí por intermedio mío y de los camaradas que me acompañan, para cumplir con la dolorosa pero honrosa misión de despedir los restos mortales del que en vida fuera el capitán de fragata Julio Mauro Berazay.

Este leal servidor entregó a la institución lo mejor de su vida, su capacidad, sus desvelos, su hombría de bien. Graduado ya de contador, prestó servicios en numerosas unidades, bases y Direcciones Generales ele la Armada, dejando en todos estos destinos el fruto de su dedicación y de su capacidad profesional.

Capitán de fragata Julio Mauro Berazay: la Armada Argentina, que se nutrió de tu esfuerzo, acongojada hoy, te brinda su postrer adiós, rogando al Altísimo que cobije tu tumba y haga que tu alma descanse en paz y conceda a tus deudos cristiana resignación para sobrellevar tan grande dolor.



DELFOR O. BARNETCHE

Capitán de Corbeta I. M.

Falleció el 1° de agosto de 1970

El capitán de corbeta Delfor O. Barnetche nació en Haedo, provincia de Buenos Aires, en el año 1919.

Ingresó en la Armada en el año 1937, como cadete del Cuerpo General y ascendió a subteniente del Cuerpo de Artillería de Costas el de noviembre de 1942.

Permaneció en servicio activo hasta 1953, fecha en que pasó a retiro con el grado de capitán de corbeta de Infantería de Marina.

Sus principales destinos en actividad fueron: Batallón N° 3 de Infantería de Marina, Escuela Naval Militar, Regimiento Antiaéreo 1 Escuela y Escuela de Comando de Infantería de Marina.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta odontólogo Jorge Rubens Bares, en nombre de la Armada Nacional

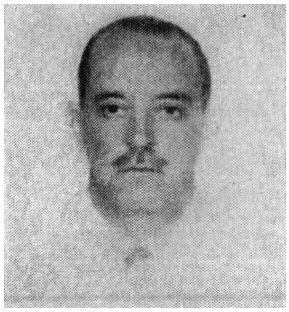
En representación de la Armada Argentina me cabe la penosa misión de despedir los restos mortales del que en vida fuera el capitán de corbeta Delfor Odilio Barnetche.

Caballero y leal servidor, supo granjearse el aprecio de sus superiores y el respeto de sus subordinados, gracias a sus dotes personales propias de un hombre de bien.

Ingresó en la Marina como cadete del Cuerpo General en 1937. ascendiendo el 1° de noviembre de 1942 a subteniente del Cuerpo de Artillería de Costa, para dedicarse a partir de ese momento de lleno a los deberes y obligaciones que le impuso la carrera por él abrazada, permaneciendo hasta el año 1953 en el servicio activo.

Durante su permanencia en las filas de la Infantería de Marina cumplió su cometido en diversos destinos, siendo el último la Escuela de Comando de Infantería de Marina.

Por todo ello y en nombre de la Armada Argentina despedimos al señor jefe con las palabras de siempre, que no por repetidas dejan traslucir todo el sentimiento y pesar que ellas encierran: Que en paz descanse.



CARLOS FRANCISCO RATTO

Capitán de Fragata

Falleció el 2 de agosto de 1970

El capitán de fragata Carlos Francisco Ratto ingresó a la Escuela Naval Militar en el año 1930, recibiéndose de guardiamarina el 3 de diciembre de 1935.

Su primer destino como oficial fue el acorazado «Rivadavia» y su último como capitán de fragata fue la Dirección General Naval en 1953, año en que, a su solicitud, pasó a revistar en situación de retiro efectivo.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Enrique Robert, en nombre de la Armada Nacional

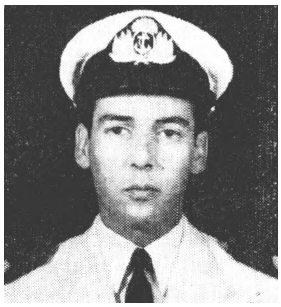
La Armada Argentina me ha confiado el mandato de expresar su auténtico pesar por la pérdida de uno de sus jefes, el capitán de fragata Carlos Francisco Ratto.

Con nuestra presencia queremos testimoniar a sus familiares nuestras sentidas condolencias, acompañándolos en su dolor y en su congoja por esta triste desaparición del que fuera nuestro compañero de armas.

Prestó eficientes y largos servicios en los buques más representativos de nuestro poder naval. Su primer comando fue el buque hidrográfico «Bahía Blanca», en el año 1948, donde ostentaba el grado de capitán de corbeta y entre las comisiones navales de importancia por él desempeñadas pueden citarse las siguientes: en el año 1949 fue designado Asesor de la Delegación de la Marina ante la Junta Interamericana de Defensa, en el año 1951 fue designado Delegado del Ministerio de Marina ante el Consejo de Coordinación Interministerial del Ministerio de Asuntos Técnicos y durante el año 1952 cursó la Escuela de Guerra Naval.

Sus condiciones personales, profesionales y su hombría de bien a través de su paso por la Marina de Guerra, la función pública y su vida privada, le valieron el respeta de superiores y subalternos, que lo acompañaron en sus funciones y aquellos que lo trataron más íntimamente de una amistad imperecedera hasta el último momento de su vida.

Carlos Francisco Ratto: Que Dios acoja en su seno tu alma; descansa en paz.



JORGE GUILLERMO DEGREEF

Teniente de Corbeta

Falleció el 2 de agosto de 1970

El teniente de corbeta Jorge Guillermo Degreef nació el 25 de abril de 1948.

Ingresó en la Armada el 3 de febrero de 1964 como cadete del Curso Preparatorio de la Escuela Naval Militar y egresó como guardiamarina el 30 de diciembre de 1967. Ascendió a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1969. Cursó la Escuela de Aviación Naval, siendo reconocido como Aviador Naval.

Sus destinos fueron: Destructor «Buenos Aires», Escuela de Aviación Naval (Curso de Aviación) y Escuadra Aeronaval N° 3 Escuadrilla).

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de corbeta Alejandro Luis Lefebvre, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina me ha confiado el honor de expresar su auténtico y gran pesar por la trágica pérdida de uno de sus hijos, el teniente de corbeta aviador naval Jorge Guillermo Degreef.

Sus dotes personales lo hicieron acreedor a la más alta estima de quienes tuvimos la suerte de tratarlo y conocerlo.

Cumpliendo con uno de sus más caros deseos cursa la Escuela de Aviación Naval durante el año 1969, la que le otorga al término del mismo, luego de una trayectoria sobresaliente, las tan anheladas alas de aviador naval.

Es su primer destino, ya como aviador, la segunda escuadrilla de Ataque en donde presta servicios cuando su vida es tronchada por la fatalidad.

Resulta incomprensible ahora el porqué de su súbita desaparición y se oprimen nuestros corazones ante desgracia tan irreparable.

En este momento me toca el duro trance de dar el último adiós al camarada en nombre de la institución y quiera Dios que el eco de mis palabras llegue hasta la sagrada morada donde su alma se encuentra para darle la sensación de que su memoria ha de perdurar, tan grata, pura y querida, como lo fue en vida su persona.



JOSÉ ANTONIO OLARTE

Capitán de Navío Médico

Falleció el 7 de agosto de 1970

El capitán de navío médico José Antonio Olarte ingresó en la Armada el 25 de enero de 1945 como teniente de fragata médico y ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1965.

Pasó a situación de retiro el 1° de noviembre de 1968.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Mecánica, Base Naval Río Santiago, Base Aeronaval Punta Indio, Comisión Naval en Europa, Fuerza Aeronaval Zona del Plata, Comisión Naval en los EE. UU., Hospital Naval Río Santiago. Dirección de Sanidad Naval y Dirección General del Personal.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Raúl C. León, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, cumplo hoy con el penoso deber de despedir los restos mortales del capitán de navío médico José Antonio Olarte.

Quienes tuvieron la oportunidad de conocer y tratar al capitán Olarte durante su paso por la institución, saben ele su espíritu inquieto, siempre en busca de nuevas fuentes ele saber para nutrir su clara y lúcida inteligencia, de su permanente afán de superación que le llevaron a una incansable búsqueda de profundos y sólidos conocimientos, no sólo en el aspecto profesional, científico y técnico, sino también en el cultural y humanístico. Los títulos por él logrados una vez graduado de médico, alcanzados robándole horas al descanso, y en siempre insatisfechas ansias de saber son sólo algunos jalones que señalan sus esfuerzos sin desmayos. Ellos fueron, entre otros, los de médico aeronáutico, médico legista. médico psiquiatra y el de especialista en medicina nuclear, disciplina en la que abrió rumbos no sólo en la Sanidad Naval, sino también en la medicina argentina. Los numerosos trabajos científicos por él publicados y los cursos y conferencias dictadas, le ganaron un sólido y merecido prestigio en los medios médicos nacionales e internacionales.

Pero es ésta solamente una de las facetas de la excepcional personalidad del Dr. Olarte. Aquellos que tuvimos el privilegio ele ser sus compañeros, camaradas y amigos, compartimos sus sueños, sus inquietudes y sus desvelos y conocimos también el temple de su carácter, su hombría de bien, su caballerosidad y su profundo

sentido del compañerismo y de la amistad.

Cordial y sincero, de palabra oportuna y juicio certero, siempre dispuesto al meditado consejo y a la ayuda generosa, fue el amigo noble y desinteresado a quien siempre se podía recurrir con la seguridad de encontrar en él, el apoyo buscado.

Los inescrutables designios del Altísimo, dispusieron que su alma volara junto a El, dejando en nosotros, el ejemplo de su vida, modelo de militar y de profesional, y la cristiana resignación ante la voluntad de quien todo lo dispone.

Señor capitán de navío médico José Antonio Olarte, descansa en paz.



MAURICIO HUGO HASENBALG

Capitán de Fragata

Falleció el 14 de agosto de 1970

El capitán de fragata Mauricio Hugo Hasenbalg ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1925, como cadete de la Escuela Naval. Ascendió a guardiamarina el 22 de diciembre de 1932.

Luego de pasar a revistar como retirado en actividad, el 31 de diciembre de 1946 ascendió a capitán de corbeta y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1951.

Sus principales destinos fueron: «25 de Mayo», «Moreno», «Garay», División Cruceros, «Jujuy», «Independencia», Base Aeronaval Espora, Arsenal Naval de Zárate, «Libertad», «Cervantes», Dirección General del Material Naval, Dirección General de Sanidad, Obra Social Naval y Dirección General de Navegación e Hidrografía.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata bioquímico Horacio Luis Oliveri, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, me corresponde el doloroso deber de despedir los restos del señor capitán de fragata Mauricio Hugo Hasenbalg, con el sentimiento afectivo y sincero a que se hacen merecedores aquellos que, con su capacidad y ejemplo, dedicaron su esfuerzo integral y desinteresado al servicio de la Institución Naval.

35 años de su vida fueron consagrados a la Marina de Guerra, a partir del 1° de marzo de 1925, en que ingresa como cadete a la Escuela Naval.

Y es desde ese momento que su vocación marinera y aptitudes profesionales se pusieron de manifiesto en los destinos en que le tocó actuar, en los cuales supo prodigar una dedicación ejemplar en el desempeño de sus tareas y permitió supiéramos de su grandeza de alma, de su generosidad y de su lealtad, puestos en evidencia en cada instante de su diario quehacer.

Su espíritu observador, su sencillez y su recta conducta fueron factores relevantes que le permitieron recorrer la exigente ruta de la vida naval.

Su nobleza de alma y carácter estuvieron siempre presentes para ejemplo permanente de sus hijos, a quienes legó una trayectoria límpida que honró con sus virtudes.

Este es, a grandes rasgos, el esquema del paso por la vida terrenal del jefe que hoy despedimos.

Capitán Hasenbalg, la Armada Argentina os despide y en profundo silencio elevamos una común plegaria por vuestro eterno descanso.

Quiera Dios dar paz y conceder cristiana resignación a vuestra familia.



CEFERINO M. POUCHAN

Capitán de Fragata

Falleció el 17 de agosto de 1970

El capitán de fragata Ceferino M. Ponchan ingresó en la Armada el 15 de marzo de 1907, como cadete de la Escuela Naval. Ascendió a guardiamarina el 17 de marzo de 1911 y a capitán de fragata el 1° de enero de 1928. Pasó a situación de retiro el 15 de octubre de 1931.

Sus principales destinos fueron: «Presidente Sarmiento», «Belgrano», «Espora», «Libertad», «Patagonia», «1° de Mayo», «Independencia», «Paraná», «Catamarca», «Buenos Aires», «Pueyrredón», «Garibaldi», «Belgrano», «Guardia Nacional», «Rivadavia», «Querandí», «Pampa», Comisión Naval en los EE. UU., Escuela de Aviación Naval Americana, Escuela de Aviación Naval Italiana, «Buenos Aires», Parque y Escuela Fuerte Barragán y Servicio de Aviación Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata contador Argentino A. Maggoire en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada me cabe el dolor y a su vez el honor de despedir al digno jefe, capitán de fragata Ceferino Marco Ponchan.

I)e límpida trayectoria, cumplió con lealtad y sincera devoción con la misión que la institución le encomendara en los diversos destinos en los que prestó servicios hasta la fecha de su retiro efectivo en octubre de 1931.

Su actuación más sobresaliente le cupo como vocal de la Comisión Revisora de Programas de la Escuela de Mecánica, como vocal de la Comisión para los Trabajos de una Base Aeronaval en el Río de la Plata y expresamente como delegado del Gobierno al Congreso Iberoamericano de Aeronáutica del año 1926, por todo lo cual se lo consideró como uno de los tantos fundadores de la Aviación Naval.

Hoy, al emprender la última etapa del vuelo del que no se retorna, la institución naval despide, por mi intermedio, los despojos mortales del caballero y marino que en vida fuera el capitán de fragata Ceferino Marco Ponchan y al hacerlo así elevamos nuestros ruegos al Todopoderoso para que sea eterna la paz que cobije su tumba y por el eterno descanso de su alma y cristiana resignación para los suyos ante la pérdida irreparable.



Dr. HORACIO C. RIVAROLA

Falleció el 22 de julio de 1970

El doctor Horacio C. Rivarola nació en Mercedes, provincia de Buenos Aires, en el año 1885.

Era socio honorario del Centro Naval, en el cual desempeñaba con singular acierto, propio de su distinguida personalidad, el cargo de presidente del Instituto Naval de Conferencias.

Fue una figura de justificado prestigio en múltiples facetas de la vida pública y, en especial, en el campo de la educación, dentro del cual llegó a ocupar importantes funciones directivas.

Vida larga, intensa y provechosa fue la suya, y ya en el ejercicio de la docencia, ya en la función pública, su personalidad quedó hace mucho definida con rasgos firmes, indicadores de una vocación auténtica y de una inteligencia esclarecida. Mucho es, en efecto, lo que se le debe a su talento, a su condición de paciente investigador, de jurista, de funcionario y de publicista.

Tras cursar sus estudios de abogado, se doctoró en jurisprudencia y en filosofía y letras, en 1910. Poco más tarde y en las mismas aulas que había frecuentado como alumno —las de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata—, se inició como profesor de historia del derecho. Dictó también cátedras en el Colegio Nacional Mariano Moreno, en la Facultad de Filosofía y Letras y en la de Derecho y Ciencias Sociales, en la que asimismo actuó como vicedecano y decano y como miembro del consejo directivo.

Su actividad en este ámbito cultural —como en todos los que frecuentó— fue incansable y le requirió una dedicación que él no retaceó nunca. Pero cuando había llegado a las más altas jerarquías, puesto que desde el 27 de abril de 1945 la asamblea lo había designado rector de la Universidad. debió interrumpir su actuación ante el progresivo avasallamiento de las instituciones que había comenzado a producirse en el país. El 2 de mayo de 1946 la alta casa de estudios que dirigía fue intervenida y al día siguiente el doctor Rivarola resignó la cátedra ele derecho romano de la que era titular en la Facultad local. También renunció a las de metodología y legislación escolar que, como profesor adjunto, desempeñaba en Filosofía y Letras. La Revolución Libertadora lo reincorporó a la docencia pero, instituido un concurso para la provisión de la primera de las cátedras mencionadas, juzgó que ello importaba una revisión de su capacidad y antecedentes y no aceptó inscribirse.

El doctor Rivarola complementó su labor en las aulas con numerosos libros y tratados sobre cuestiones jurídicas, históricas, políticas y universitarias y con conferencias que pronunció en prestigiosas tribunas. Pero con ser tan intensa, la de educador no fue su única faceta importante. En la fun-

ción pública supo aplicar idénticas virtudes a las que había evidenciado en las aulas. Fue subsecretario de Justicia e Instrucción Pública durante la presidencia de Victorino de la Plaza, y entre 1940 y 1943 ejerció la dirección de Correos y Telégrafos de la Nación. Asimismo fue también presidente de la Academia Nacional de Ciencias, presidente de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas, y presidente del Instituto y Biblioteca Juan Bautista Alberdi.

En el acto del sepelio, efectuado en el cementerio de la Recoleta, hablaron varios oradores, entre ellos el doctor Isidoro Ruiz Moreno, por el Instituto Naval de Conferencias.



Sr. JULIO GALLINO RIVERO

Falleció el 9 de agosto de 1970

El señor Julio Gallino Rivero, que falleció a la edad de 70 años, era socio concurrente del Centro Naval, al que lo ligaba su profundo amor por las cosas del mar, puesto en evidencia en sus largos años dedicados a exaltar la conciencia marinera en nuestro pa ís.

Hombre de proficua y activa labor desde los comienzos de la radiofonía, también se destacó como periodista.

Su capacidad y norma ele conducta, atributos éstos que lo distinguieron, lo llevaron a ocupar desde 1931 a 1953 el cargo de director artístico de LR5 Radio Fxcelsior, para pasar a desempeñarse como director general de la misma emisora hasta 1956. Posteriormente, debido a su singular experiencia en la materia, ejerció también la dirección de LR2 Radio Argentina.

Como periodista, su verdadera vocación alcanzó a destacarse con nítidos perfiles. Fue, por otra parte, el decano de los cronistas navales del país. Periodista, hombre de radio y enamorado del mar, tuvo también sobresaliente actuación a través de su reiterada labor como relator ele las regatas internacionales que se realizaban en Sudamérica.

El señor Gallino Rivero era, además, perito en radiodifusión, título acordado por el Ministerio de Comunicaciones de la Nación. Había colaborado también en el diario "La Razón", en la revista "Marina", de la Liga Naval Argentina, de la que era socio fundador, y en el Boletín del Centro Naval. Fue el creador de las audiciones "La Rosa ele los Vientos" que se difundieron por Radio Fxcelsior durante treinta años aproximadamente, "Argentina y el Mar" por Radio Libertad, "Apuntes para una Historia Marinera" y "Proa al Mar" por Radio Excelsior.

Actualmente era asesor de Relaciones Públicas en el Servicio de Relaciones Públicas del Comando en Jefe de la Armada y corresponsal naval. Por Radio Provincia seguía difundiendo la audición "Argentina y el Mar". Era miembro ele número del Instituto Browniano y uno de sus primeros socios.



GUSTAVO A. HERMANSSON

Brigadier General (R)

Falleció el 30 de agosto de 1970

El brigadier general Gustavo A. Hermansson, socio honorario del Centro Naval, ingresó al Colegio Militar de la Nación en 1921 y egresó con el grado de subteniente en 1924, en cuyo año comenzó su activa carrera militar.

Con el grado de teniente, ingresó en el curso de pilotos militares en 1927, y obtuvo el título de piloto militar. Posteriormente recibió el de aviador militar y pasó a revistar en el Grupo N° 1 de Observación.

En 1930 fue nombrado instructor de pilotaje. Posteriormente pasó como profesor a la Escuela de Aviación Militar, y en 1935 ingresó a la Escuela Superior de Guerra, de la cual egresó con el grado de capitán y pasó a desempeñar servicios en el Comando de la División Aérea I.

En 1939 partió cu misión de estudios a los Estados Unidos, donde se incorporó a la Escuela Elemental de Mecánica de Chanute Fields, en Illinois, y luego pasó a las unidades tácticas de Palo Alto, en California.

La carrera de este distinguido militar llegó a su más alta expresión cuando, el 4 de octubre de 1951, fue designado comandante en jefe interino de]a Fuerza Aérea Argentina, momento en que ascendió al grado de brigadier general.

Con ese grado pasó a situación de retiro el 23 de enero de 1952 y el 24 de septiembre de 1955, por decreto 39/55, fue designado comandante en jefe de la Fuerza Aérea, cesando en su cargo el 13 de enero de 1956, fecha en que se le nombró presidente del Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas. A su solicitud, y en el mismo año, pasó a situación de retiro efectivo.

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Almirante Vicente M. V. Baroja, capitán de navío Angel R. Vaccari y capitán de fragata I.M. Rogelio H. Zeitz.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Tenientes de fragata médicos Eusebio Ubaldo Talavera, Carlos Alberto Bruno y Segundo Noé Barrientos, teniente de corbeta (C) Julio Alberto García, guardiamarina I.M. Roberto Duarte, teniente de fragata médico Carlos Manuel Ulloa, teniente de fragata ingeniero Valentín Juan Trevisan, guardiamarina contador Vicente Félix Artuso, guardiamarina piloto aviador (C) Eduardo Raúl Enrique Olalla, tenientes de fragata médicos Arturo Rodolfo Maldonado y Jorge Ivanhoe Ormachea Lugones y tenientes de fragata bioquímicos Jorge Federico Basco y Rodolfo Uranga.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Profesor (ayudante) Ladislao Nicolás Bodnar, señor Luis Alberto Estévez, escribano Eduardo Manuel Gallo, corresponsal naval Emilio Alonso Ibarra, guardiamarina (Res. Nav.) Raúl Dardo Colella y señor Ernesto Juan Germán Potthof.

CONFIRMACIÓN COMO SOCIOS CONCURRENTES

Ex teniente de navío ingeniero Emilio Enrich y ex teniente de fragata José Leónidas Barletta.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Manuel Filipelli, capitán de corbeta Bernardo Mc Gough, capitán de fragata contador Julio A. Berazav y capitán de fragata Ceferino Marcos Pouchan.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío Alois F. Fliess, capitán de corbeta I.M. Delfor O. Barnetche, capitán de fragata Carlos F. Ratto, teniente de corbeta Jorge Guillermo Degreef, capitán de navío médico José Antonio Olarte, capitán de fragata Hugo Hasenbalg, guardiamarina contador Oscar Osvaldo Gambone y teniente de navío Heriberto Saavedra.

Por renuncia: Guardiamarina Alberto J. Capelli y teniente de corbeta (RE) Juan César Zago.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Doctor David Andrés Sanguinetti, señor Julio Gallino Rivero y señor Alfredo Eduardo Recke.

Por renuncia: Capitán médico Alberto Héctor Timbaldi.

BAJAS DE SOCIOS HONORARIOS

Por fallecimiento: Doctor Horacio C. Rivarola y brigadier general Gustavo A. Hermansson.

SEPARACIÓN DE SOCIOS ACTIVOS

Artículo 31, inc. 4° del Estatuto: Tenientes de corbeta (RE) Jorge Luis González y Antonio Vila y doctor Aníbal Pedro Herrera.

SEPARACIÓN DE SOCIOS CONCURRENTES

Artículo 31, inc. 4° del Estatuto: Señor Guillermo Fernando Sánchez Cores y doctor Ángel Jorge Casares.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Artículo 17, inc. 5° *del Estatuto:* Ex guardiamarina contador Gustavo Federico Schürmann, señor Laudalino Juan Argüello, señor Pablo Luis Caballero, ex teniente de corbeta (C) Adolfo Ángel Martín, ex teniente médico Adolfo Felipe Alaniz y ex teniente de corbeta contador Paulino Rafael Sánchez.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Incorporación de miembros

De acuerdo con lo comunicado por la Secretaría del Instituto del epígrafe, se informa que el vicepresidente saliente, capitán de navío Norberto A. Berardo, ha sido reemplazado por el actual vicepresidente 2°, capitán de navío Antonio H. Rivolta, y que el capitán de fragata Humberto Barbuzzi fue reemplazado por el capitán de fragata Enrique González Lonziéme.

AGASAJO DE LA ASOCIACIÓN AMIGOS DE LA CALLE FLORIDA

De acuerdo con los deseos expresados en una nota presentada por esta Asociación, de agasajar a las autoridades de nuestro Centro con motivo del 88° aniversario de su fundación, el 20 de agosto se realizó una comida que se llevó a cabo en los salones de nuestra Institución-

En el acto hicieron uso de la palabra el presidente de dicha Asociación, señor Naón Azorín, y el titular de nuestro Centro vicealmirante Ernesto Basílico, descubriéndose posteriormente una placa en el hall de entrada.

El señor Naón Azorín descubriendo la placa; a la izquierda, el vicealmirante Basílico.



En la oportunidad dijo el señor Naón Azorín:

Señor Presidente, señores miembros de la Comisión Directiva, señores:

Con íntima y profunda complacencia, me es sumamente grato tributar este homenaje al Centro Naval, en nombre de la Asociación de Amigos de la Calle Florida.

Hace largos años que el Centro Naval ocupa un lugar de alta y excepcional ierar quía, no sólo por sus realizaciones, valiosas y fecundas, sino también por su significación intrínseca.

Su historia, su desenvolvimiento floreciente, las etapas que singularizan cada una de las épocas de su existencia, hasta llegar a la plenitud actual, se identifican —diríamos— con la propia vida del país, con la evolución y transformación de ese bra;\ armado de su soberanía en el mar, que es la Marina de la Nación.

No fue, por cierto, una fecha surgida al azar de las circunstancias, la del 4 de mayo de 1882, día en que un núcleo de destacados oficiales tuvo la feliz iniciativa de fundar esta Institución.

En aquellos años, como consecuencia de las ideas geniales de Domingo Faustino Sarmiento, en cuya histórica presidencia se había creado la Escuela Naval, se procedió a organizar, por primera vez en el país, una verdadera escuadra de buques de guerra, aplicando las concepciones entonces vigentes en la materia.

Es interesante subrayar el paralelismo puntualizado.

El Centro Naval y la Marina de Guerra moderna nacen casi en forma simultánea, con la herencia inmortal de la epopeya realizada por el almirante Brown y los héroes que le acompañaron en los días lejanos en que las flotas se improvisaban.

El ritmo de los tiempos en que surgió el Centro Naval era muy distinto. No obstante, fue necesario superar dificultades de la más variada índole y luchar sin tregua para llevar a la práctica el programa elaborado.

Símbolo y síntesis de tan vasto esfuerzo es esta institución, que a través de la multiplicidad de la labor cumplida y de los valores que ella representa, ha ganado nuestra admiración y afecto.

En homenaje a la brevedad, aludiré sólo a uno de los aspectos de la trascendente obra que desarrolla, en el orden cultural. Bastaría la revisión de las colecciones del Boletín, aparecido desde los orígenes hasta la actualidad, para advertir la magnitud e importancia del esfuerzo sostenido durante ochenta y ocho años, con lúcida y tenaz inteligencia, con espíritu ágil y renovador, con claro concepto de los problemas encarados, tanto en el orden técnico como en lo referente a cuestiones de carácter general.

El Boletín —es oportuno recordarlo— constituye la publicación periódica más antigua de nuestro país, con la sola excepción de los tres grandes diarios que todos conocemos.

La creación del Museo Naval, la organización de certámenes y ciclos de conferencias a cargo de autorizados disertantes y otros actos análogos, complementan esa labor de reconocida significación intelectual; y por cierto que ese patrimonio se ha enriquecido, a lo largo del tiempo, con el aporte de sucesivas generaciones.

El Centro Naval se distingue, asimismo, por su estrecho y permanente contacto con la vida de la ciudad, en sus múltiples manifestaciones. En él encuentran adecuada resonancia las inquietudes creadoras, las iniciativas bien inspiradas, los ideales constructivos.

En mi carácter de presidente de la Asociación Amigos de la Calle Florida, me complazco en destacar, en forma especial, la generosa y muy valiosa colaboración que el Centro Naval ha prestado a nuestra entidad, en distintas ocasiones, la que compromete nuestro más sincero reconocimiento.

Siempre halló el requerimiento formulado la misma respuesta comprensiva, la buena voluntad que no conoce obstáculos, el deseo de ofrecer generosamente todo cuanto podía brindarse, con el espíritu de hidalguía y nobleza propio de los hombres de mar.

La Asociación Amigos de la Calle Florida tuvo así la fortuna de poder contar, en diversas circunstancias, con el apoyo concreto, con soluciones positivas y eficientes, proporcionadas por el Centro Naval. Esa cooperación, de un valor excepcional, facilitó nuestra acción y nos permitió cumplirla con la mayor eficacia, haciendo más ricos sus frutos, más amplias sus proyecciones.

Y ello no fue una resultante de azares, más o menos propicios, que pueden darse o no, según el curso de los hechos. Su verdadero fundamento y raíz es, a mi modo de ver, el espíritu que animó, desde su origen, al Centro Naval, reflejado en el viejo y permanente lema que dice: *Unión y Trabajo*. Unión, esto es, cohesión en los objetivos, superación de egoísmos personales, de recelos estériles que ahogan el progreso; y trabajo, que es la energía creadora de civilizaciones e implica el cumplimiento del destino humano en la convivencia social.

Señores: La Asociación Amigos de la Calle Florida me ha conferido la honrosa responsabilidad de exteriorizar su hondo reconocimiento al Centro Naval por su activa y fecunda colaboración. La placa que en este acto descubriremos, es el testimonio duradero del auténtico sentimiento de gratitud que procuran expresar mis palabras.

Reitero, para terminar, que las grandes fuerzas morales, simbolizadas en el lema evocado, son dignas de inspirar, hoy como ayer, un magnífico programa de acción. *Unión y Trabajo* iluminan el camino recorrido por el Centro Naval; y sintetizan todavía, en estos agitados y difíciles años, los firmes cimientos sobre los cuales será posible erigir el destino de grandeza a que aspiramos quienes tuvimos el privilegio y la dicha de nacer en esta hermosa tierra. Por eso, aquellas dos palabras merecen grabarse en el alma de todos los argentinos.

Agradeció el vicealmirante Basílico en los siguientes términos:

Señor Presidente y demás miembros de la Asociación Amigos de la Calle Florida.

Amigos: Simpática es en verdad esta muy cordial reunión de amigos, que cuidan celosamente —cada uno en su esfera— el prestigio bien ganado de esta histórica y aristocrática calle Florida.

El forastero, el turista, el transeúnte ocasional experimentan verdadero agrado y admiración por todo lo que ve expuesto en los numerosos comercios de diversa índole, algunos realmente lujosos, cuyos propietarios rivalizan para presentarlos de la manera más atrayente posible, en una exhibición que se caracteriza por su exquisito buen gusto estético, además de contribuir grandemente a satisfacer las necesidades de la vida moderna de las personas exigentes de esta gran ciudad.

Por nuestra parte, en esta casa amiga, nuestra actividad como club social esencialmente naval, incluye con propósitos de estímulo y de difusión cultural, interesantes conferencias de hombres destacados, muestras pictóricas y florales y recitales de música y canto, así como algunas reuniones deportivas interclubes como los torneos de esgrima, de ajedrez y concursos de tiro. La afluencia de visitantes es, en muchos casos, muy numerosa, y ello se explica no sólo por la jerarquía de dichos acontecimientos, sino también porque se suma el placer que supone siempre un paseo por la calle Florida, en razón de las agradables emociones que suscita el arreglo estético que se advierte en todo su recorrido; y esto, que es obra de ustedes, debe llenarlos de orgullo y satisfacción.

Florida es así un foco de atracción de nuestra población y muy especialmente del extranjero que arriba a esta ciudad, ansioso por conocerla porque tiene renombre



La placa donada

mundial. Y claro está que los Amigos de la Calle Florida tienen per ello justos motivos para sentirse orgullosos y preocuparse en cuidar que su prestigio no decaiga. Está, pues, en nuestro propio interés perseverar en ello, porque nos confiere un título que honra a los argentinos; y no dudo de que éste es el sentir y el firme deseo de todos los presentes.

Estoy seguro de interpretar los sentimientos de gratitud de los miembros del Centro Naval por el gesto elocuente de ustedes al obsequiarnos una placa conmemorativa del 88'° aniversario de la fundación de nuestro Centro, la que con verdadero placer recibiremos al término de esta magnífica reunión. Será desde ese momento un testimonio fiel e imperecedero de nuestra firme amistad, y la custodiaremos con el mismo celo que guió a ustedes al decidir la materialización de tan noble propósito, que es un reflejo del espíritu que nos ha congregado aquí.

Amigos: Agradezco muy sinceramente en nombre propio y de los miembros de la Comisión Directiva que presido esta gentil y significativa demostración con que han querido adherir al 88° aniversario del Centro Naval, y brindo para que nunca decaiga el entusiasmo que los anima, porque en él radica la clave del éxito de la acción que los inspira a ustedes y a nosotros, amigos todos de la calle Florida, que es orgullo de nuestra ciudad.

INSTITUTO SANMARTINIANO

Invitación en homenaje al 120° aniversario del fallecimiento del general San Martín

El 17 de agosto se llevó a cabo un homenaje organizado por el Instituto Sanmartiniano, al que concurrieron, como ya es norma en este acontecimiento, el señor presidente, vicealmirante Basílico, y los presidentes de los Círculos Militar y de Aeronáutica, depositándose una ofrenda floral en nombre de las tres instituciones en la Catedral Metropolitana, donde descansan los restos del General San Martín.

TESORERÍA: MODIFICACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE CAJA DE AHORROS

La C. D. ha resuelto modificar la actual Reglamentación correspondiente al acápite "Cancelaciones", que queda redactado en la siguiente forma:

> "Cuando un socio solicite cancelación de una cuenta se procederá a su cierre liquidándose los intereses devengados a esa fecha.
>
> "No podrá procederse a la apertura de una nueva cuenta sin haber dejado transcurrir como mínimo un plazo de treinta (30) días corridos de la cancelación.
>
> "Se entiende nueva cuenta toda aquella en que figure el titular aunque los co-titulares sean distintos. Desde luego este régimen se ha de aplicar dentro de cada tipo de Cuenta de Caja de Ahorros o sea que no ha de tener vigencia si la apertura se refiere a distintos tipos de Cuentas de Caja de Ahorro".

ESCUDO DE BOLSILLO

De acuerdo con lo resuelto por la C. D., la Secretaría informa de haberse encomendado la confección de 25 escudos con fondo azul y bordados en oro, al precio de $ 26 Ley 18.188 cada uno.

COMIDA DE CAMARADERÍA DE LAS FUERZAS ARMADAS

Como ya es tradicional en celebración de la efemérides patria de nuestra independencia, el 7 de julio se realizó esta importante reunión de camaradería, que tuvo lugar en el edificio del Comando en Jefe del Ejército.



La cabecera de la mesa

A la misma concurrieron el Excmo, señor Presidente de la Nación D. Roberto Marcelo Levingston, altas autoridades de las tres armas y jefes y oficiales de las mismas.

La comida fue ofrecida por el vicepresidente 1°, vicealmirante Jorge A. Desimoni, por hallarse en el extranjero el titular, vicealmirante Basílico.

El acto se realizó en un marco de gran cordialidad, que refirmó una vez más los fraternales vínculos que unen a nuestras Fuerzas Armadas.

En la oportunidad dijo el vicealmirante Desimoni:

En nombre de los tres centros tradicionales, Círculo Militar. Círculo de Aeronáutica y Centro Naval, tengo el honor de ofrecer la comida, la que ha transcurrido signada por los más elevados sentimientos de amistad, a la gran beneficiada de esta noche: *la camaradería.*

La Comisión Organizadora que me honro en presidir, siente la íntima complacencia de haber ofrendado sus mejores afanes para que se hiciera realidad la misión que se le encomendara, a fin de que esta cita del patriotismo y de la amistad alcanzara el resultado promisorio que demandan las circunstancias.

Nos movía un solo propósito: servir los principios de la camaradería que es, en última instancia, el sentimiento más jerarquizado y noble de la acción mancomunada, y el factor más fecundo y honorable de la creación humana.

Por la afinidad de los espíritus y por la sincera comunión de los sentimientos, el hombre alcanza las conquistas más heroicas del anhelo, y la convivencia adquiere el sabor deleitoso de las venturosas jornadas, dando a la vida el sentido de las triunfales

proezas del subido ideal. Y cuando el culto de esa camaradería se realiza invocando el nombre augusto de la Patria —la que no es silo el perímetro territorial que delimita la soberanía, ni es tampoco el conjunto de ios hechos pasados y la sucesión de los hechos futuros, sino que es. en resumen, el alma de la nacionalidad; que no es sólo la propiedad de un recinto, sino que es ante todo la posesión de un espíritu—, entonces el diálogo afectivo y franco logra el milagro de solidificar la suprema doctrina de la cordialidad.

Este encuentro alrededor de la mesa memorativa, de naturaleza tradicional y de loables inspiraciones, se cumple en homenaje a uno de lo: fastos históricos más trascendentes del quehacer nacional. Los proceres insignes de Tucumán, como los de aquel Mayo nimbado de heroísmo y de gloria, dejaron la tierra nuestra con la certidumbre de que las generaciones del advenir aportarían sin reservas y sin dubitaciones sus afanes, sus esperanzas y sus ensueños a la tarea común de agigantar la grandeza, afirmar el prestigio y ejercer con lealtad, honor y perseverancia el culto sagrado de la auténtica argentinidad.

Esa demanda, que nos viene del pasado, exige por sobre todo presupuesto, la vigencia de una sólida unidad espiritual; y esta cita, que se realiza en nombre de la evocación histórica, es —debe ser— un rotundo testimonio de esa camaradería que constituye el nexo positivo de nuestras afecciones y de nuestros anhelos. Es preciso amalgamar los ideales y conjuncionar las esperanzas para obrar en favor de los altos intereses de la Nación. Ella se merece el sacrificio de nuestros afanes y el digno ejercicio de nuestra honrada inspiración.

Excelentísimo señor Presidente: Por vuestra investidura sois la representación superior de la Nación que integramos, y sois, además, un camarada. En vos depositamos el profundo anhelo de que ese espíritu de camaradería que encomiamos se haga religión y consigna en los moradores de la tierra amada, para que el e fuerzo mancomunado, la unidad de miras y la fraternidad sentida y vivida nos lleven, con la ayuda de Dios, a honrar el nombre de la Patria y a enaltecer su fama por los caminos de la democracia, del orden, del trabajo fecundo, de la abnegación y de la dignidad.

La llegada de las autoridades



Epilogando estas breves palabras, y afirmando justamente en los hechos ese verdadero sentir de camaradas, permitidme que os invite a dirigir nuestro pensamiento en un acto de solidaridad y afecto al distinguido camarada ausente: el señor teniente general Aramburu, víctima en estos momentos del incalificable hecho por todos conocido y rogar al Altísimo para que pronto pueda reintegrarse al seno de los suyos.

ACTO DE HONRADEZ DE UN EMPLEADO

El capitán de navío Jonás Sosa ha enviado una nota en la cual menciona el gesto de honradez puesto de manifiesto por el encargado de sastrería, señor Jesús Silvestre Atilio Díaz, quien le hizo entrega de la suma de cien pesos Ley 18 188 olvidada en una prenda que envió para su limpieza.

La C. D. dispuso felicitar al mencionado empleado y que la nota fuera archivada en su legajo personal.

XVI SALÓN ANUAL DE MARINISTAS

Se ha resuelto realizar este salón anual desde el 16 al 23 de octubre, exponiéndose dicha muestra en el Salón del segundo piso.

ANEXO CENTRO NAVAL - TARIFAS

Dado el déficit que presenta la explotación de este Anexo, la C. D. ha dispuesto los siguientes aumentos en las tarifas en vigor:

—A partir del 1° de setiembre de 1970, el 14%

—A partir del 1° de enero de 1971, el 20 %

RANKING INTERNO DE ESGRIMA AÑO 1970 (Casa Central)

Sable

1° — Teniente de corbeta Manuel Iricíbar.

2° — Capitán de corbeta Rafael González Aldalur.

3° — Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe.

4° — Teniente de corbeta Francisco Rioja.

5° — Teniente de corbeta Julio Vara.

El primer puesto fue por desempate.

Espada

1° — Teniente de navío Ing. Silvestre Fernández.

2° — Teniente de corbeta Julio Vara.

3° — Capitán de corbeta Rafael González Aldalur.

TORNEO DE SABLE INDIVIDUAL

Los días 11 y 12 de setiembre se realizó en la Sala de Armas de la institución el tradicional Torneo de Sable individual y abierto para todo tirador, por la disputa de la Copa "Armada Argentina", dando los siguientes resultados:

Primer Premio - Bandeja de Plata: Señor Tito G. Ferretto, del Club River Píate.

Segundo Premio - Copa de Metal: Señor José Luis Perazzo, del Centro Húngaro.

Tercer Premio - Medalla de Vermeil: Teniente de corbeta Manuel Iricíbar.

Tirador de Segunda Categoría mejor clasificado en la rueda final - Medalla de Plata: Teniente de corbeta Manuel Iricíbar.

Tirador de Tercera Categoría mejor clasificado en la rueda final - Medalla de Plata: Teniente de corbeta Carlos E. Rius.

Tirador del Centro Naval mejor clasificado en la rueda final - Copa de Metal: Teniente de corbeta Manuel Iricíbar.

Tirador del Centro Naval que obtuvo la mejor clasificación en las ruedas eliminatorias - Medalla de Plata: Teniente de corbeta Rafael A. Palomeque.

Cadete de la Escuela Naval Militar mejor clasificado - Medalla de Plata Dorada: Cadete de Tercer Año Claudio Cabut.

Finalizado el certamen, pronunció palabras alusivas al acto el presidente de la Subcomisión de Deportes, capitán de fragata Pedro A. Santamaría, procediéndose posteriormente a la entrega de premios, la cual estuvo a cargo del presidente de la institución, vicealmirante Ernesto Basílico, el capitán de navío I.M. Adolfo Roemhild y el inspector de la Sala de Armas capitán de corbeta Rafael González Aldalur. A continuación se sirvió un lunch a los esgrimistas y asistentes al acto.

FALLECIMIENTO DEL TENIENTE GENERAL D. PEDRO EUGENIO ARAMBURU

Sesión extraordinaria de la Comisión Directiva

El 17 de julio se llevó a cabo una sesión extraordinaria de la C. D. para determinar los homenajes postumos a tributar por este Centro al desaparecido teniente general Aramburu.

Entre las medidas resueltas se decidió entornar las puertas del edificio social; que una comisión integrada por los señores vicepresiden-

te 1° y 2°, vicealmirante Jorge A. Desimoni y capitán de navío Antonio H. Rivolta, respectivamente, y el señor secretario, capitán de fragata Norberto J. Badens, concurriesen a la capilla velatoria y que a nombre del Centro Naval presentasen las condolencias a la familia, como así se dispuso el envío de una ofrenda floral y una nota de pésame a la señora esposa del teniente general Aramburu.

Por otra parte se resolvió efectuar una declaración condenando el hecho ocurrido y publicarla en los diarios "La Prensa" y "La Nación". El texto de la misma es el que se transcribe a continuación:

Todo el país experimenta, conmovido, la más profunda sensación de pena, dolor y agravio al ser nacional.

No podemos llegar a entender cómo en esta tierra bendita se pueda descender a cometer actos de tanto ensañamiento y crueldad que nos afectan como nación y nos avergüenzan como seres humanos.

La persona del señor teniente general Dn. Pedro Eugenio Aramburu, criminalmente abatida por mentes y manos llenas de odio y resentimiento, pasa a la historia. La ciudadanía entristecida ve con estupor cómo este crimen monstruoso le ha arrebatado una de sus figuras más preclaras.

El Centro Naval como homenaje a su sacrificio se asocia al dolor que todo el país sufre ante la desaparición del demócrata sincero, del esposo y padre ejemplar, del pundonoroso militar y ex Presidente de la Nación en horas difíciles, e invoca al Altísimo que para bien de la Patria y de sus hijos jamás vuelvan a producirse hechos tan aberrantes como el ocurrido.

Por último se dispuso solicitar a Radio Nacional la transmisión del aviso que fuera publicado en la sección necrológica de los diarios.

CONMEMORACIÓN DE LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA

Atentado

El 15 de septiembre el Centro Naval recibió un inesperado y anónimo homenaje: alguien colocó cuidadosamente no menos de cuatro bombas disimuladas en varios lugares del 4° piso.

El peón Juan Fredes encontró la primera en la rotonda, escondida en un revistero y, juntamente con el ecónomo Julio A. Valles, llevó el sospechoso paquete al Secretario, capitán Badens, quien ordenó ponerlo en un balde de agua, colocar éste en el balcón para que en caso de explosión, ella se produjera al aire libre, y avisó a la Policía.

Llegaron dos miembros de la Brigada de Explosivos, el oficial subinspector de bomberos Abel Omar Balmaceda y el cabo Jesús Domingo Ovejero.

Al intentar neutralizarla, ésta explotó, con gravísimas consecuencias para ambos: el oficial Balmaceda sufrió la pérdida de un ojo y de varias falanges de la mano derecha, y el cabo Ovejero perdió varios dedos de una mano.

Oportunamente el Centro Naval hará todo lo que esté a su alcance para paliar en lo posible las consecuencias de esta desgracia.

Otras tres bombas se descubrieron posteriormente, estratégicamente emplazadas, y por suerte se pudo anular su mortífera capacidad.

Celebración

Como en años anteriores, el Centro Naval hizo celebrar en San Ignacio una misa por los muertos por la libertad, que en esta ocasión tuvo además el carácter especial de incluir entre ellos al general Pedro Eugenio Aramburu, raptado de su hogar y cruelmente asesinado.

Igual carácter tuvo el acto del Luna Park durante el cual el almirante Isaac F. Rojas pronunció el discurso cuyo texto completo figura en otro lugar del presente número.

RECTIFICACIÓN SOBRE BAJA DE UN SOCIO

En el número anterior de este Boletín se ha consignado, por un error que mucho lamentamos, la baja por renuncia del teniente de corbeta I. M. Carlos H. García, quien continúa siendo socio activo de nuestro Centro.

RENOVACIÓN DE AUTORIDADES DEL CENTRO NAVAL

Asamblea ordinaria de abril de 1971

De acuerdo con las disposiciones estatutarias, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcialmente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas.

Cargos a cubrir:

Presidente: Por dos años.
Vicepresidente 1°: Por dos años.
Tesorero: Por dos años.
10 Vocales titulares: Por dos años.
6 Vocales suplentes: Por un año.
1 Revisor de cuentas titular: Por dos años.
2 Revisores de cuentas suplentes: Por un año.

A efectos de su oficialización, se deberá confeccionar una lista de candidatos que reúnan las condiciones requeridas para ocupar dichos cargos (5 años de antigüedad como socios activos) propiciada con la firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (un año de antigüedad) y remitirla a la Presidencia del Centro antes del 1° de marzo, con el consentimiento de los candidatos y el nombre del socio apoderado.

Miembros que cesan en sus funciones:

Presidente: Almirante Ernesto Basílico.

Vicepresidente 1°: Vicealmirante Jorge A. Desimoni.

Tesorero: Capitán de navío contador Enrique Gómez Paz.

Vocales titulares:

Capitán de fragata Rolando M. Franco.
Capitán de navío I. M. Adolfo M. Roemhild.
Capitán de fragata Enrique González Lonziéme
Capitán de fragata Boris I. Marienhoff
Capitán de fragata Mariano A. Torre
Teniente de navío Jorge Simián Yofre
Capitán de navío Jorge A. Magnoni
Capitán de navío Horacio T. Repetto Peláez
Capitán de fragata médico Jorge E. Fernández Fortuny.
Capitán de corbeta odontólogo Raúl A. Ugarte

Revisor de cuentas titular: Capitán de corbeta Néstor **A.** Bertoni

Miembros que continúan en sus funciones:

Vicepresidente 2°: Capitán de navío Antonio H. Rivolta

Protesorero: Capitán de fragata contador Horacio R. Nadale

Vocales titulares:

Capitán de navío Eduardo B. P. Lockhart
Capitán de navío Jorge A. Ledesma
Capitán de fragata Ismael D. Molina
Capitán de fragata Fernando M. Romeo
Capitán de fragata Rodolfo A. Fasce
Capitán de fragata Wenceslao E. Adamoli
Capitán de fragata odontólogo Carlos E. Nielsen
Capitán de fragata Pedro A. Santamaría
Capitán de corbeta I. M. Miguel C. A. Pita
Teniente de corbeta Luis Virgile

Revisor de cuentas titular: Capitán de navío contador Héctor J. Domínguez.

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 20.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes, de 14 a 19

SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 9 a 20; sábados, de 9 a 12.

TESORERÍA: Lunes a jueves: de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

BIBLIOTECA: Lunes a viernes, de 11.30 a 18.30.

BIBLIOTECA RECREATIVA: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.30.

ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 14 a 18.

CONSULTORIO MÉDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.

ENFERMERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

PEDICURO: Miércoles, de 18 a 20.

SALA DE ARMAS: Profesor de Esgrima: Lunes a viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

SASTRERÍA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados, de 8 a 12. Anexo Centro Naval: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, de 8 a 12.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.30; sábados, de 8 a 13.

BAR: Diariamente, de 8 a 22, y domingos de 10 a 20.

PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 19.45; sábados, de 8.30 a 19.45.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

COMEDOR: Horario de entrada: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 22.30; sábados, de 12 a 15 y de 20 a 23.30.

DEPÓSITO DE BULTOS. Ver Mayordomo Delegación Tigre.

ANEXO CENTRO NAVAL: La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos en Secretaría.

P A N T E Ó N

HORARIO DE VISITAS

Lunes a sábado, de 7,30 a 12 y de 15 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Correo Argentino Central (B)
FRANQUEO PAGADO
Concesión Nº 4830
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 1023

TALL. GRÁF. BUSCHI S. A.

BUENOS AIRES

OCTUBRE–DICIEMBRE 1970 — NÚM. 685

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

100.000 toneladas marcando rumbos en la industria naval.

Sólo el Astillero Río Santiago puede mencionar esta elocuente cifra de positiva capacidad en la construcción naval.

BUQUES DE GUERRA Y MERCANTES

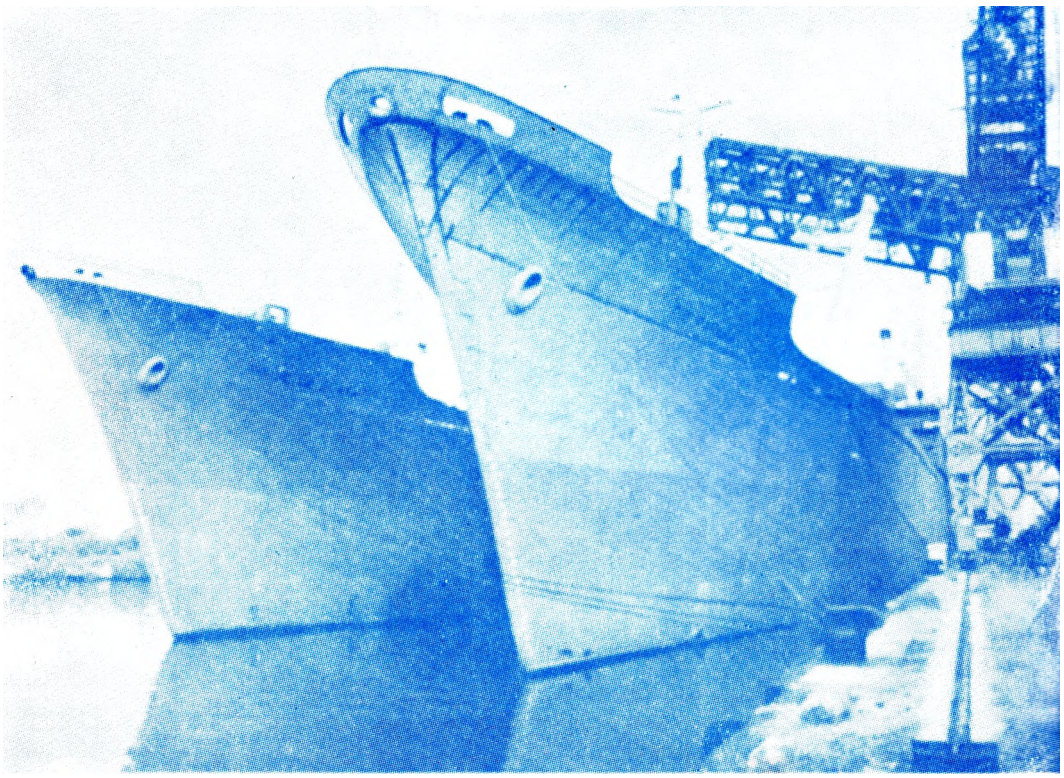
...y con la misma calidad, equipos y máquinas para la industria argentina.

- MOTORES DIESEL AFNE - FIAT Y AFNE - SULZER
- LOCOMOTORAS DE MANIOBRA
- BOGIES PARA FERROCARRIL
- TURBINAS HIDRAULICAS
- FUNDICION - MECANICA

Con la proa puesta rumbo al desarrollo marítimo.

A.F.N.E.

Administración Central:
Corrientes 672
T. E. 45-7031
Buenos Aires.



FUNDADO EN MAYO DE 1882

Oct.-Dic. 1970

N° 685

VOL. LXXXVIII

AÑO LXXXIX

BOLETIN del CENTRO NAVAL

SUMARIO

Marinos ilustres: El almirante Manuel Domecq García III

Una luz extranjera en tierra argentina 421
Almirante Isaac Francisco Rojas.

¿El mundo ha perdido un hemisferio? 427
Capitán de fragata Alberto O. Casellas.

Las servidumbres de la decisión. (Hiroshima - 6 de agosto de 1945) 433
Capitán de navio Manuel Alberto Moranchel.

Hacia un sistema logístico integral 443
Capitán de navío Edmundo Said.

Las bases militares y su interaccionar con el medio socio-económico externo 451
Teniente de navío Emilio Carlos Alberto Lázzari

María Pita: La mujer que venció a Drake..... 463
Capitán de fragata auditor Héctor Jorge Escola.

Las barcas carboneras de la Armada. 1888 - 90. (Y los recuerdos de la vela) 475
Capitán de ultramar Emilio Biggeri.

Buques nucleares 487
Capitán de corbeta Waldemar J. P. Maidana.

Notas profesionales 503

Notas necrológicas 513

Asuntos internos 527

Indice del tomo LXXXVIII 537

Registro de la Propiedad Intelectual N° 1.055.344

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Director:
Capitán de Fragata Ingeniero Naval
ISAAC WOLBERG

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Distribución y Relacionen Publicas:
Sr. JESUS MARTINEZ

Dirección *y* Administración:
FLORIDA 801
BUENOS AIRES
Teléfono: 31 - 1011

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

MARINOS ILUSTRES



ALMIRANTE MANUEL DOMECQ GARCÍA

Ministro de Marina
1922 – 1928

Presidente del Centro Naval
1898
1912
1921
1922

Almirante
Manuel Domecq García

Pocas carreras tan brillantes y tan completas ha conocido la Armada Argentina como la de este marino que, nacido cuando se estaba organizando la Nación, siete años después de Caseros, pudo ver crearse nuestra marina moderna y seguir sus progresos y su desarrollo —fruto en gran parte de sus propios afanes—, a lo largo de un camino que lo trajo hasta nuestros días, pues recién acaban de cumplirse veinte años de su fallecimiento.

Su figura está unida a todas las grandes etapas de la Institución y a todos los jalones que marcan sus progresos, desde aquel día de 1877 en que ingresó a la Armada como aspirante de la Escuela Naval, de cuya cuarta promoción fue el guardiamarina más destacado, egresando como primero del curso.

Ya alférez de fragata, intervino en la Comisión hidrográfica de Bahía Blanca, que balizó el canal de acceso a ese puerto.

Pronto sus dotes de carácter, cultura y preparación profesional, le conquistaron prestigio entre sus colegas y superiores.

En 1888 ascendió al grado de teniente de navío, como premio a su actuación en la Comisión Argentino-Brasileña de Límites, y a fines del mismo año fue nombrado segundo comandante del buque escuela «La Argentina» en su viaje de instrucción por el Pacífico al mando del más tarde comodoro Rivadavia.

Ese viaje tuvo características que lo hacen memorable en el desarrollo de la Marina, pues por primera vez, y ante el escepticismo de quienes creían en un abismo insalvable que separaba la teoría de la práctica, quedó demostrado que la excelente preparación recibida por los cadetes de la Escuela Naval los habilitaba como jóvenes oficiales para todas las tareas que comporta el gobierno de un buque. Cobran así todo su sentido las palabras que siguen, tomadas del relato de uno de ellos:

"De Buenos Aires a Punta Arenas vinimos sin práctico ni piloto que no fuera un oficial de marina, e hicimos una navegación tan fácil que no notamos la *falta de práctica* entre nosotros".

Si recordamos la dualidad de origen y de formación que todavía pesaba sobre el cuerpo de oficiales y que fue uno de los motivos de

la creación de nuestro Centro Naval, se comprenderán mejor las frases siguientes:

"Cabe el honor al comandante Rivadavia de haber iniciado con el más completo éxito los viajes de nuestros buques, sin el piloto o práctico *de práctica*; mucho más tratándose de los que hace la Escuela Naval para la instrucción de sus cadetes".

De regreso de ese periplo en junio de 1891, Domecq García es ascendido a capitán de fragata y se lo nombra segundo comandante del acorazado «Almirante Brown».

Dos años más tarde se le confía el comando de dicho buque y con éste formando parte de la "Escuadra de Evoluciones" interviene en las maniobras navales de 1894 que pusieron en evidencia el alto grado de preparación alcanzado por la joven escuadra.

Ese mismo año el capitán de navío Martín Rivadavia, comandante del crucero «9 de Julio», eleva al jefe del Estado Mayor General un proyecto de buque escuela, consistente en un "barco a vela y máquina auxiliar" cuya idea traía de su reciente viaje por Europa mientras se construía el crucero de su mando.

Junto con el proyecto iba un detallado informe, de cuyos subtítulos, que rezan: *la navegación en los buques de vapor no es instructiva, La vela tiene siempre importancia como medio de propulsión, Los oficiales y marineros deben ser aptos en maniobras de vela*, se deduce la doctrina que exponía con gran acopio de detalles y argumentos y que le valió la aprobación y el apoyo de la superioridad. Esos mismos argumentos y razones volvieron a privar setenta años más tarde, cuando se decidió la construcción de la fragata «Libertad».

Decidida pues la ejecución del proyecto, la superioridad dispuso el pase a Inglaterra del capitán de navío Domecq García en carácter de comandante del futuro buque y jefe de la inspección de su construcción. El nombre del velero-escuela ya había sido elegido personalmente por el presidente de la Nación, Dr. José Evaristo Uriburu, para honrar al creador de su moderna marina argentina y fundador de su Escuela Naval, y hoy no hay argentino que no lo conozca: era «Presidente Sarmiento», la fragata Sarmiento, como la llamó el pueblo.

Domecq García permaneció en Inglaterra todo el año 1896 desempeñando esas tareas y tuvo que pasar a Italia cuando ya faltaba poco para la botadura, pues se le había confiado el comando del crucero «Garibaldi» del que se hizo cargo en Génova para traerlo al país, con lo que se reforzó considerablemente el poderío de nuestra escuadra en momentos de difíciles relaciones internacionales.

En noviembre de 1897, ante el general beneplácito, se lo nombra director de la Escuela Naval.

A un periodista que le pregunta su opinión sobre el instituto y sus proyectos, contesta con estas palabras:

"Creo que en tiempo de paz es el cargo más honroso que pueda confiarse a un oficial de marina."

Sólo un año duró en la dirección de la Escuela, pero las reformas que introdujo en su organización y el aporte de los mejores oficiales de la escuadra que a su pedido fueron incorporados a ésta, tuvieron saludable efecto, llevándola a un nivel de eficiencia desconocido hasta entonces.

Al crearse en 1898 el Ministerio de Marina, se distribuyeron las fuerzas navales de la Nación en dos divisiones: una con base en Puerto Belgrano y otra en el Río de la Plata, y Domecq García fue nombrado jefe de esta última, cargo que desempeñó hasta fines de 1899.

En 1901 asumió la jefatura del Arsenal Naval y en mayo de 1902, al ordenarse la construcción en Italia de dos acorazados que se llamarían «Moreno» y «Rivadavia», se lo nombró jefe de la comisión de inspección.

Sin embargo esos buques no alcanzaron a venir a la Argentina, pues se llegó a un entendimiento con Chile que culminó en los pactos de mayo de 1902, en los cuales se imponía la limitación de armamentos.

Fue así que nuestro país vendió al Japón sus dos cruceros acorazados, buques de los más poderosos de su tipo, cuando era inminente la declaración de la guerra ruso-japonesa. Fueron un refuerzo para la escuadra de cruceros acorazados japoneses. El «Moreno» fue llamado «Nisshin» y el «Rivadavia», «Kasuga».

La actuación de los dos buques en las principales acciones de esta guerra fue muy destacada, habiendo participado en las principales batallas, y el Japón no olvidó nunca este gesto argentino.

Los dos cruceros intervinieron en las batallas de Port Arthur (10 de agosto de 1904) formando parte de la división del vicealmirante Kataoka y en la de Tsushima (27 de mayo de 1905) en la primera escuadra, mandada directamente por el almirante Togo.

El gobierno argentino envió al capitán de navío Domecq García como observador en esa guerra en 1904, permaneciendo éste en el Extremo Oriente hasta 1906. Resultado de esta comisión fue un voluminoso y valioso informe en cinco tomos. En él se destaca la admiración que le produjo la brillante y eficaz actuación de la Marina japonesa. Dicho informe se tuvo muy en cuenta para la reorganización de la Marina argentina.

En 1907 se le nombró jefe del Arsenal de Río Santiago y, al misino tiempo, jefe de la Segunda División Naval.

Contraalmirante en 1908, se le confió el cargo de jefe de la Comisión Naval en Europa que debía proponer, estudiar y discutir los proyectos

y planos de los nuevos armamentos, misión que cumplió muy acertadamente. Posteriormente pasó a los Estados Unidos, como jefe de la Comisión Naval que vigiló la construcción de dos nuevos acorazados, los definitivos «Moreno» y «Rivadavia».

Seguidamente dirigió la División de Instrucción formada por las cruceros acorazados A.R.A. «San Martín», «Belgrano», «Garibaldi» y «Patria».

En 1913 fue comandante en jefe de la Escuadra y en 1914 director general del Material de Marina.

En 1916 ascendió a vicealmirante y en 1921 fue miembro del Consejo Supremo de Guerra y Marina.

En 1922 ascendió a almirante y fue elegido por cuarta vez presidente del Centro Naval. El mismo año, al constituir su gabinete el presidente Marcelo T. de Alvear, fue designado para desempeñar la cartera de Marina, y en ese cargo estuvo hasta el final de dicho período presidencial en 1928.

Su ministerio fue uno de los más fecundos para el progreso de la Armada; durante él se obtuvo la sanción por el Congreso de una ley de armamentos que signiíicó una expansión sólo comparable a la de los años 1897/99: se incorporaron los cruceros «25 de Mayo» y «Almirante Brown», los destructores cabeza de flotilla «Tucumán», «Mendoza» y «La Rioja», de los cuales este último atrajo la atención universal al batir el récord mundial de velocidad; se creó el arma submarina con la incorporación de las tres unidades que prestaron larguísimos años de servicios y que permitieron formar comandantes y tripulaciones; se desarrolló la aviación naval hasta convertirla en un arma moderna; no hubo una base naval ni una repartición que no sintiera el benéfico influjo de esa época de grandes realizaciones.

Ya retirado con el grado máximo del escalafón, siguió prestando a la Armada el caudal de su incomparable experiencia hasta que, más que nonagenario, falleció el 11 de enero de 1951.

C E N T R O N A V A L

PRESIDENTE HONORARIO

Sr. Comandante en Jefe de la Armada
Almirante D. PEDRO A. J. GNAVI

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:
Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO

Vicepresidente 1°:
Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vicepresidente 2°:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:
Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ PAZ

Protesorero:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE

Vocales titulares:

Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Navío I. M. ADOLFO M. ROEMHILD
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío JORGE SIMIAN YOFRE
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARÍA
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNÁNDEZ FORTUNY
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulsires:
Capitán de Corbeta NÉSTOR A. BERTONI
Capitán de Navío Contador HÉCTOR **J.** DOMÍNGUEZ

Revisores suplentes:

Capitán de Corbeta EDUARDO O. INVIERNO
Teniente de Fragata JULIO JORGE AGUERRE

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

INTERIOR:

Presidente:

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI

Vocales:

Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata WENCESLAO E ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNÁNDEZ FORTUNY
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE

— *Edificio:*

Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNÁNDEZ FORTUNY

— *Panteón:*

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE
Teniente de Navío JORGE SIMIÁN YOFRE

— *Peluquería y Baños:*

Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Teniente de Navío LUIS JORGE PRADO

— *Personal:*

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata ROLANDO M. FRANCO
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA

HACIENDA

Presidente:
Capitán de Navío Contador ENRIQUE GÓMEZ PAZ

Vocales:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DEPORTES

Presidente:
Capitán de Navío I.M. ADOLFO J. ROEMHILD

Vocales:
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Capitán de Corbeta Odontólogo RAUL A. UGARTE
Teniente de Navío CURT E. GÓBEL
Capitán de Navío JONÁS L. SOSA *(Adscripto)*
Capitán de Navío JORGE H. SUÁREZ (*Adscripto)*
Capitán de Fragata RAFAEL J. SERRA *(Adscripto)*
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR (*Adscripto*)
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN (*Adscripto)*

— *Yachting:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:
Capitán de Navío JOÑAS L. SOSA

Vocales:
Capitán de Fragata MARIANO A. TORRE
Teniente de Navío CURT E. GÖBEL

— *Esgrima:*

Inspector de la Sala de Armas:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR

Delegado de Esgrimaa ante la FECBA:
Capitán de Navío JORGE H. SUÁREZ

— *Tiro y Caza Deportiva:*

Delegado:
Capitán de Fragata RAFAEL **J.** SERRA

— *Golf:*

Inspector de la Jaula de Golf:
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN

— *Campo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Fragata BORIS I. MARIENHOFF
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARIA

Vocales:
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO
Capitán de Corbeta CARLOS A. VAIHINGER

MAR DEL PLATA

Capitán de Navío LUIS MANRIQUE

USHUAIA

Capitán de Navío JUSTO G. PADILLA

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Fragata Médico JORGE E. FERNÁNDEZ FORTUNY

COMISIÓN DE DISCIPLINA Y REINGRESOS

Vicealmirante JORGE A. DESIMONI
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío JORGE A. MAGNONI
Capitán de Navío HORACIO T. REPETTO PELÁEZ
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Vicealmirante CONSTANTINO G. ARGUELLES

Vicepresidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretarlo:

Capitán de Navío Odontólogo ÁNGEL P. BINAGH1

Vocales:

Contraaalmirante FRANCISCO L. D. MORRELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Ingeniero JUSTINIANO ALLENDE POSSE

Vicepresidente:

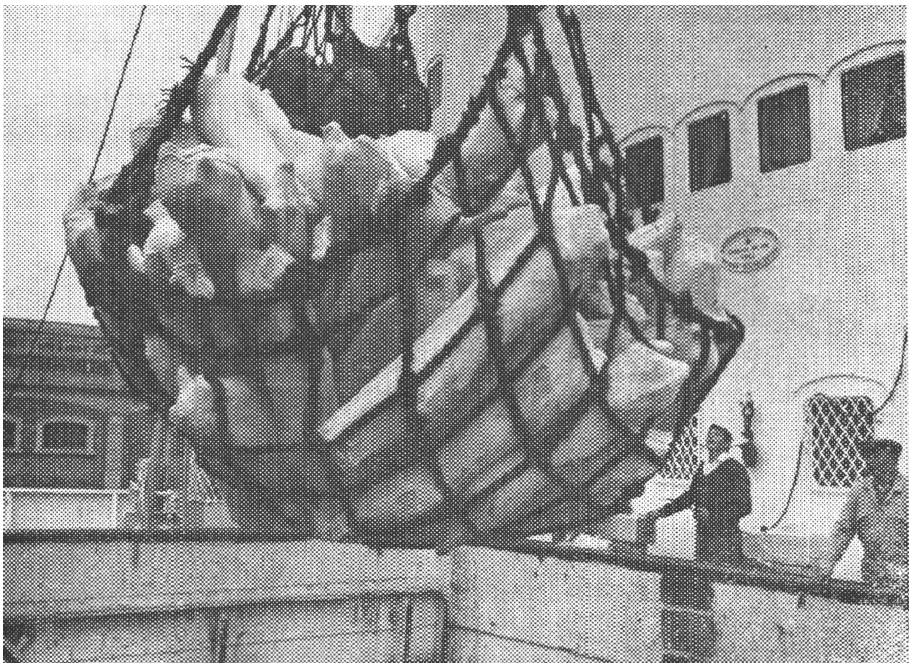
Doctor ISIDORO RUIZ MORENO

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Vicealmirante FRANCISCO LAJOUS
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI
Ingeniero ENRIQUE BUTTY
Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI
Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA



LOS FRIGORIFICOS VAN "EN COCHE"

En realidad, van en ELMA. Queremos significar que con toda nuestra capacidad frigorífica, los establecimientos que comercializan carne y sus subproductos, frutas, y muchos otros generosos frutos del suelo argentino que requieren bodegas frigoríficas, en ELMA no tienen problema. Siempre hay un buque de ELMA con bodega frigorífica para ayudar a que nuestros productos llegen perfectos... y queden más dólares en el país.
Esto es vital para el exportador e importador. Y para el país.

Siempre hay un buque de ELMA desde o hacia el puerto que a Vd. le interesa.

MPACENTNI S.A.

MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

RESERVA DE BODEGA	
CARGAS FRIGORIFICAS	IMPORTACION
31-1396 - 5816	32-6684 - 31-7189
CARGAS A GRANEL	PASAJES
31-8972 - 32-9280	31-2493 - 3181 - 32-7809
CARGAS GENERAL	PUERTO Y ESTIBA
31-0270 - 31-1353 - 2365	32-5428 - 6270 - 9370

Fletes e Informes: Corrientes 389,
Tel. 32-4861/8111, Buenos Aires
Agentes Generales de Mitsui O.S.K. Lines.
Agentes Generales de Pasajes de Messageries Maritimes y de French Line.

ELMA
Seguridad y eficiencia en el mar.



lo que Ud. necesita para su hogar y su economía lo espera en

$ados BUENOS AIRES
Av. Antártida Argentina entre 3 y 5 (Retiro)

$ados PUERTO BELGRANO
Prolongación Bdo. de Irigoyen esq. Colón - Punta Alta

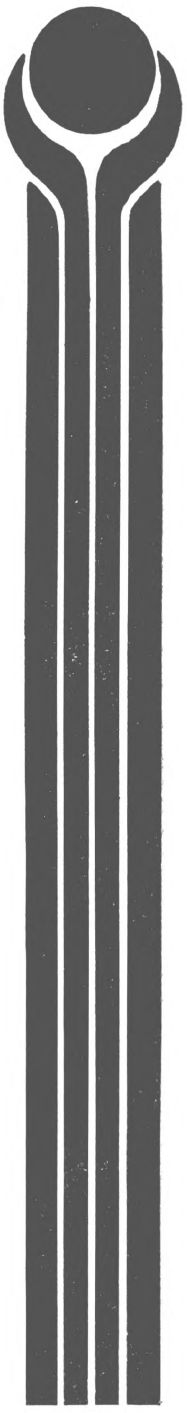
$ados BAHIA BLANCA
Sarmiento 20

$ados LA PLATA
Calle 45 Nº 377 (entre 2 y 3)

$ados MAR DEL PLATA
Alberti 2555

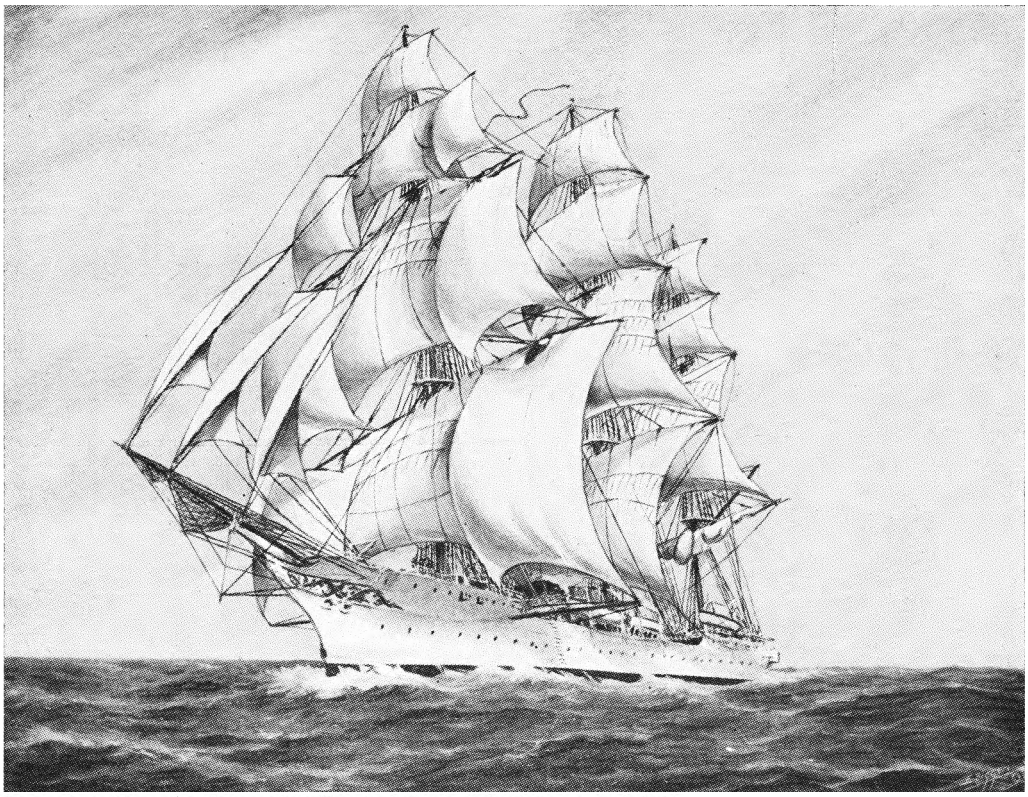
$ados ZARATE
Rivadavia 335

$ados USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona



LAMINA

LA FRAGATA A.R.A. "PRESIDENTE SARMIENTO" A TODA VELA



Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina, Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: 20,00 $ Ley 18.188 el ejemplar.

Edición común: 4,00 $ Ley 18.188 el ejemplar.

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27.

PANTEON CENTRO NAVAL

Se comunica a los señores socios que tengan parientes en el Panteón de la Institución y depositados en ataúdes a partir de los años 1955–1956, que deberán iniciar los trámites para el retiro de los mismos en la Secretaría del Centro.

HORARIO DEL PANTEON

Lunes a sábado, de 7.30 a 12 y de 15 a 18 horas.

Domingos y feriados, de 8 a 12 horas.

ASTILLEROS

PRINCIPE, MENGHI & PENCO

S. A.

Una empresa que demuestra confianza en el país

CONSTRUCCION DE BUQUES HASTA 10.000 Tpb

REPARACIONES – TRANSFORMACIONES

Ribera Sud del Riachuelo – Tel. 22-3695/7346 – Isla Maciel

CENTRO NAVAL

Instituto de Publicaciones Navales

Córdoba 547 31-1011, Int. 27 Buenos Aires

Horario: de 15 a 20 horas

Libros en venta
en el Instituto de Publicaciones Navales

1. **ESTRATEGIA Y PODER MILITAR,** del capitán de navío A.R.A. Fernando A. Milia. 3.— $ Ley 18.188.

2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL,** del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. 0,50 $ Ley 18.188.

3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA,** del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. 5.— $ Ley 18.188.

4. **LA NOVELA DEL MAR,** del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. 2,50 $ Ley 18.188.

5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS,** del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 4.— $ Ley 18.188.

6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA,** del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. M. Panzarini. 8.— $ Ley 18.188.

7. **EL SOCIALISMO,** del profesor Ludwig von Mises. 9.— $ Ley 18.188.

8. **PERT - ANÁLISIS DE LA RED EN LA PLANIFICACIÓN, PROGRAMACIÓN Y CONTROL,** del capitán de navío A.R.A. Gerardo A. Sylvester y capitán de fragata A.R.A. Juan M. I. Sosa Escalada. 6.— $ Ley 18.188.

9. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS,** del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. 5.— $ Ley 18.188.

10. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA,** del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,50 $ Ley 18.188.

11. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA,** de Hebe Boyer. 4.— $ Ley 18.188.

12. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS**, del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. 3.— $ Ley 18.188.

13. **INTERESES MARÍTIMOS ARGENTINOS**, de los autores contraalmirante A.R.A. Francisco L. D. Morell, doctor Aurelio González Climent, ingeniero Luis E. G. Segabache, doctor Carlos I. C. García Terán, doctor Antonio R. Mathe (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. 5,50 $ Ley 18.188.

14. **GAUCHOS Y MARINEROS**, del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. 2,80 $ Ley 18.188.

15. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. 40 $ Ley 18.188.

16. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. 4,75 $ Ley 18.188.

17. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 3,80 $ Ley 18.188.

18. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 3,50 $ Ley 18.188.

19. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «PRESIDENTE SARMIENTO» A TODA VELA**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista. 20 $ Ley 18.188. Edición común: 4 $ Ley 18.188.

DELEGACION TIGRE

Se hace saber a los señores consocios que la Delegación Tigre permanecerá cerrada los días lunes y medio día del martes, por la mañana.

El Instituto de Publicaciones Navales

distribuye y vende los libros

del

Departamento de Estudios Históricos Navales

★

LIBROS EN VENTA

1. **LA MARINA EN LA MONEDA ROMANA,** del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 3.— $ Ley 18.188
2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA,** de Ánjel Justianano Carranza. (4 tomos.) 29.— $ Ley 18.188
3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI,** de Tulia Piñero ..... 10.— $ Ley 18.188
4. **SAN MARTÍN Y EL MAR,** de A. Braun Menéndez, H. F. Burzio, A. D. Bernard, T. Caillet-Bois, A. Gargaro, J. F. Guillén, J. P. Otero, H. R. Ratto, B. Villegas Basavilbaso y T. Guido. 10.— $ Ley 18.188
5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA,** por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio ..... 7.— $ Ley 18.188
6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817–1819,** de V. Mario Quartaruolo .... 7.— $ Ley 18.188
7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA,** de Ricardo Piccirilli ..... 8.— $ Ley 18.188
8. **AMÉRICO VESPUCIO,** de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica. ... 18.— $ Ley 18.188
9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO,** de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley 18.188
10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLÉMICA,** del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter ..... 8.— $ Ley 18.188
11. **EL RÍO PARANÁ EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS,** de Oscar Luis Ensinck ..... 7.— $ Ley 18.188

12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTÍN GARCÍA,** de Luis E. Argüero ..... 7.— $ Ley 18.188

13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA,** del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 9.— $ Ley 18.188

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN,** del capitán de fragata Héctor R. Ratto ..... 2,50 $ Ley 18.188

15. **CAPITÁN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD,** del capitán de frataga Héctor R. Ratto ..... 2,50 $ Ley 18.188

16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO,** de Mercedes G. Azopardo ..... 2,50 $ Ley 18.188

17. **D. FRANCISCO DE GURRUCHAGA,** de Bernardo Frías. 2,50 $ Ley 18.188

18. **D. JUAN LARREA,** de Pedro Isidro Garafia. 2,50 $ Ley 18.188

19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE,** de Enrique Zaracóndegui ..... 2,50 $ Ley 18.188

20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y GOBERNANTE,** de Juan Hilarión Lenzi. 10.— $ Ley 18.188

21. **BIOGRAFÍAS NAVALES (45 semblanzas de marinos),** de Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello ..... 8.— $ Ley 18.188

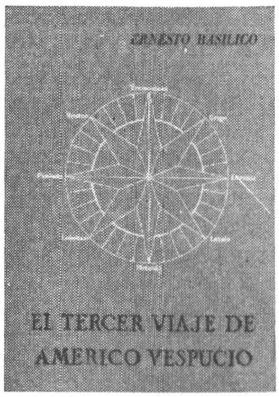
22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR,** de Raúl A. Entraigas ..... 10.— $ Ley 18.188

23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA Y AMERICANA,** de F. Lajous, P. E. Martí Garo, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Penas, R. A. Muzzio, V. M. Quartuaruolo y H. F. Burzio. 10.— $ Ley 18.188

24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS,** de Héctor Pedro Blomberg, ilustraciones de Emilio Biggeri .... 20.— $ Ley 18.188

25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC,** de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza ..... 6.— $ Ley 18.188

26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY,** del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartuaruolo. 6.— $ Ley 18.188



ERNESTO BASILICO

EL TERCER VIAJE DE AMERICO VESPUCIO

Vespucio no descubrió el Río de la Plata, ni la Patagonia, ni las Malvinas

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,80 Ley 18.188

Presentación:
Papel ilustración.
144 páginas ilustradas.
Encuadernación
con tapas
en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de
la Armada y en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones Navales,
Córdoba 547,
Buenos Aires,
tel. 31-1011, int. 27

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL



FERNANDO A. MILIA
Contraalmirante
de la Armada
de la República Argentina

GAUCHOS Y MARINEROS

Este libro tiene como fondo de escena el cielo argentino, como base de todos sus planos el mar de la patria, como figuras sobresalientes los buques de la Armada Nacional y como personajes los gauchos marineros que velan por la soberanía del país. La gran protagonista es la Marina de Guerra Argentina; señora de túnica azul y blanca, dueña del mar y los navíos, madre sacrosanta de los gauchos marineros.

Presentación:

Papel obra de 1ª • 174 páginas
Encuadernación con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:

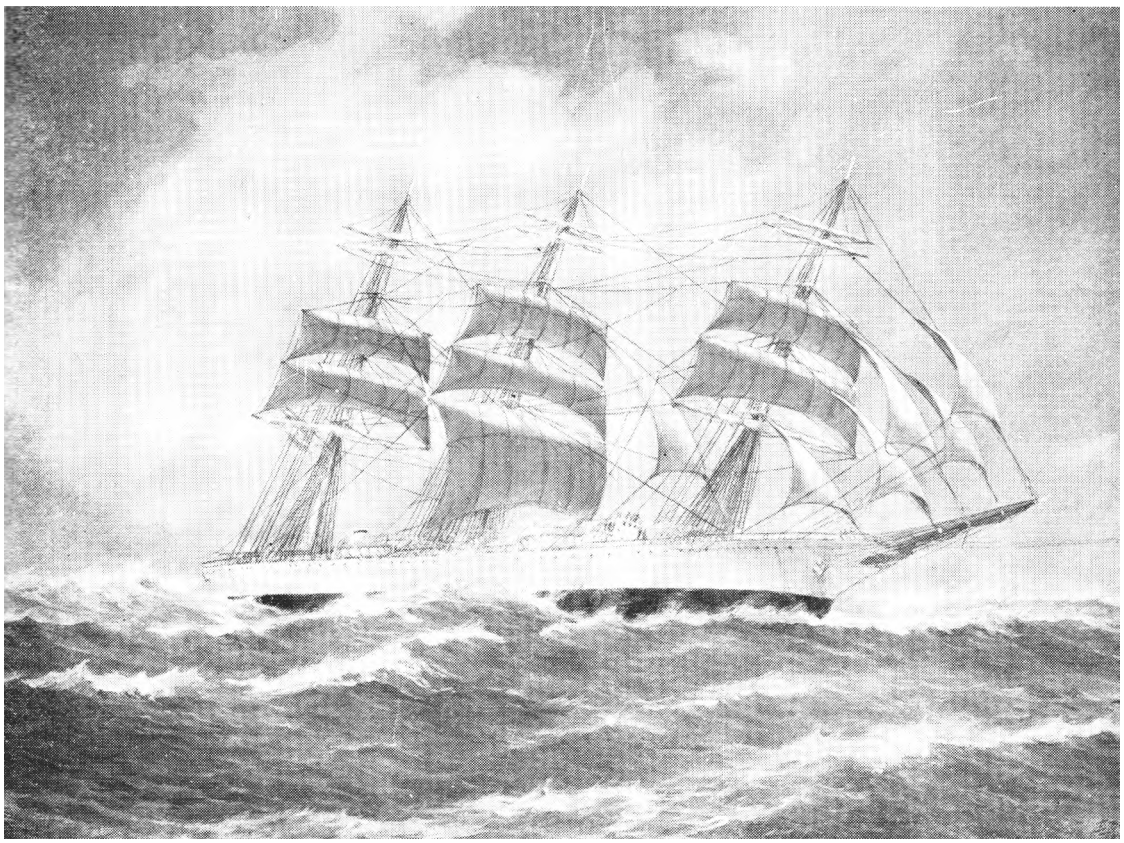
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales • Córdoba 547, Capital Federal

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 2,80 $ ley 18.188.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

LÁMINA

FRAGATA A.R.A. "LIBERTAD"



Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista, en carpeta especial: 20 $ ley 18.188 el ejemplar

•

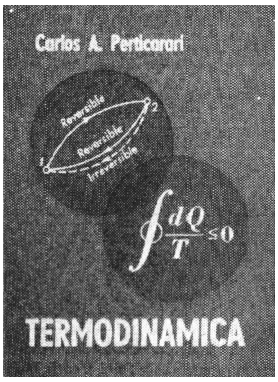
Edición común en carpeta común:
4 $ ley 18.188 el ejemplar.

•

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal, teléfono 31-1011, int. 27.

CARLOS A. PERTICARARI

TERMODINAMICA



Desarrollo teórico de la materia con ejercicios de aplicación práctica

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

Presentación:
Papel ilustración.
690 páginas
con numerosas figuras.
Tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada
y en la oficina del Instituto
de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
tel. 31-1011, int. 27

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 40 Ley 18.188

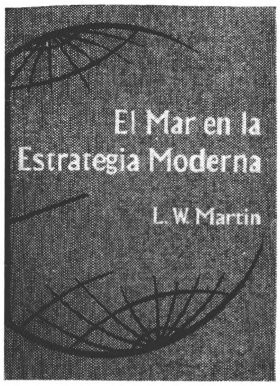
EL MAR
EN LA
ESTRATEGIA MODERNA

L. W. MARTIN

- *Análisis del pasado con acción sobre el presente.*
- *Apreciación de los materiales, circunstancias y sucesos de la actualidad.*
- *Previsiones que intentan poner luz en la oscuridad de los acontecimientos futuros.*

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 4,75 Ley 18.188

Presentación:
Papel obra de 1ª.
216 páginas.
Encuadernación
con tapas
ilustradas
en colores.



Adquisiciones:
En los destinos
de la Armada y
en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones
Navales,
Córdoba 547,
Buenos Aires,
tel. 31-1011, int. 27

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval deberán presentarse escritas a máquina, a dos espacios, de un solo lado del papel, indicando al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes. Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco o transparente, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura. La extensión máxima del artículo será de 25 páginas del Boletín.

Las colaboraciones deben venir firmadas y con nota dirigida a la Dirección del Boletín, con la aclaración de firma y grado si el autor es militar, domicilio y teléfono, adjuntando además un resumen del artículo, no mayor de 100 palabras. No se autorizará el uso de seudónimos en su publicación.

Para poder optar a los premios establecidos para las mejores colaboraciones publicadas, los trabajos deberán ser originales y no haber sido difundidos por ningún otro medio. No se considerarán incluidas en la limitación que antecede las conferencias que no hayan tenido otra difusión que la del acto en que se pronunciaron.

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de 5 $ Ley 18.188 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 100 y el mínimo de 30 $ Ley 18.188.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

Su adjudicación se hará bianualmente, en los años pares, y considerando los trabajos publicados en el respectivo bienio.

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Diploma, medalla de oro y 1.000 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

Su adjudicación se hará bianualmente, en los años impares, y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

c) *PREMIO "PIEDRA BUENA".*

Diploma, medalla de plata y 500 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

d) *PREMIO "RATTO".*

Diploma, medalla de plata y 400 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

e) *PREMIO "JOSÉ B. COLLO".*

Diploma, medalla de oro y 500 $ Ley 18.188.

Premio especial, no periódico, para autores de artículos no encuadrados en las normas en vigor pero que posean un valor excepcional.

OPERACIONES EN TESORERIA

INDICACION DEL NUMERO DE SOCIO

Señor asociado:

Para dar mayor comodidad y uniformidad en todas las secciones, a partir del día 2 de noviembre de 1970, en todas las operaciones que realice en la Tesorería deberá indicar su número de socio.

Se le solicita que cuando concurra a la Tesorería actualice su firma en un nuevo registro habilitado a tal fin, oportunidad en que se le hará entrega de la credencial recordatoria de su número de socio.

Una Luz Extranjera en Tierra Argentina

Por el Almirante
ISAAC FRANCISCO ROJAS

Tengan estas líneas el significado de un recuerdo de simpatía y gratitud dedicado a los hidrógrafos de la Armada Nacional que trabajaron en la lejana isla de los Estados, muchos de los cuales ya no existen. Sin su laboriosidad, tan modesta como consciente y perseverante; sin su desprecio al peligro, muchas veces ejemplar arrojo; sin esa recta fidelidad al servicio naval y a sus jefes, no hubiera sido posible levantar una carta tan completa como exacta, que demandó varios años de duras tareas en la tierra, en el mar y en el aire, con medios y comodidades muy inferiores a los de ahora.

Partieron de su base, la bahía Sudoeste —hoy Capitán Cánepa— en la madrugada del 26 de diciembre, después que pasó el temporal del sudoeste, causante de la espera de un día y medio desde que, en la Nochebuena de 1934, les había llegado el pedido de auxilio del alférez de fragata Juvenal para trasladar un herido desde la bahía Crossley hasta Ushuaia. Antes, y a pesar de algunos intentos desistidos, no hubieran podido salir al mar abierto porque las enormes olas que se abatían con furia sobre los acantilados de la costa sud levantaban una muralla infranqueable para la lancha de sondajes, embarcación menor a motor de unos seis metros de eslora.

Con mar de leva, pero con viento flojo, traspusieron la distancia que separaba su base de la bahía Crossley. Aunque son escasos los días de calma en la bahía Franklin, tuvieron la suerte de cruzar su boca en uno de ellos y de llegar a su primer destino sin otra alternativa que la de haber arrojado al mar mucho aceite al doblar trabajosamente la punta del cabo San Bartolomé.

Embarcado el herido, el alférez Juvenal y algún otro hombre, partieron de Crossley con sol radiante después del mediodía, rumbo a Ushuaia. Después de unas seis horas de navegación normal, sólo interrumpida para revisar la caja de velocidades que no funcionaba correctamente, arribaron por fin al islote Veleros, a un paso del reparo que podían encontrar en la Tierra del Fuego. Acababan de cruzar el estrecho de Le Maire al que encontraron apacible, afortunadamente, y con atmósfera diáfana.

Desde las proximidades del cabo Buen Suceso pudieron observar, recortada nítidamente y teñida de rosa por los últimos resplandores del sol poniente, la rocosa silueta de la isla de los Estados, de sombría leyenda pero que a ellos no los trataba tan mal ni les parecía tan siniestra.

Al dejar el temido estrecho, que acababa de ofrecerles su amistad, la noche cayó rápidamente y comenzó a soplar un fuerte viento de la proa cuya intensidad fue creciendo aunque se afirmó su dirección. Con

la ayuda del compás de bote apenas podían mantener un rumbo aproximado hacia el oeste, cuando de improviso una inesperada calma les indicó que la alta costaba estaba muy cercana. Así era, en efecto, pues con linternas de mano pudieron ver que navegaban entre cachiyuyos y, por lo tanto, no quedaba más remedio que abrirse hacia el sud para librar las restingas del cabo Hall.

La oscuridad era total. Se "tocaban" las tinieblas mientras la embarcación avanzaba despacio hundiendo su proa en las aguas agitadas por el fuerte viento que frenaba su marcha y castigaba el rostro del alférez de navío comandante y del cabo patrón que de pie en la cámara abierta dirigían la maniobra, turnándose también con el segundo, el alférez Juvenal.

En la breve cala se amontonaba el resto de la tripulación, siete hombres, entre ellos el ayudante hidrógrafo Amalio Cardozo, que resultara gravemente herido al caer tres días antes en un barranco del cabo Beaulieu. Tenía una pierna quebrada, con fractura expuesta en "pico de flauta" y yacía acostado en una improvisada camilla que se balanceaba suspendida del "lomo de ballena" de la lancha, pequeña pero robusta y marinera. No se quejaba y parecía descansar. Alegre, buen compañero y gran fumador, agotaba pronto su provisión de tabaco entre reposición y reposición del buque madre y sus jefes recordaban cuántas veces lo habían visto hacer, con las colillas de los cigarrillos que ellos arrojaban, lo de aquel sabio "más pobre y mísero" que narra Rosaura en *La xñda es sueño.* Y también recordaban los excelentes guisos de arroz con enormes mejillones que, bajo la dirección del teniente Feilberg, les cocinaba en el campamento de bahía Flinders.

Al filo de la medianoche del 26 al 27 de diciembre de 1934 buscaban afanosamente alguna luz en la costa que los ayudase a saber dónde estaban, pues una desviación hacia el norte podía echarlos sobre la costa
o, con menor riesgo, llevarlos hasta el fondo de la bahía Aguirre, prolongando la travesía que requería ser cumplida en el menor tiempo posible a fin de arribar a Ushuaia y poder entregar el accidentado a cuidados médicos, único motivo del viaje resuelto en emergencia por cuanto el navío hidrográfico A.R.A. «San Luis» había partido con destino a Puerto Belgrano para reparar un instrumento indispensable *y* tardaría un mes en regresar. Por otra parte, si caían hacia el sud para evitar las restingas encontrarían, alejados del reparo de la tierra, más mar y más viento, situación tampoco favorable porque la lancha no tenía cubierta y el "lomo de ballena" le prestaba sólo una relativa seguridad.

De pronto el patrón, pescador español y experimentado hombre de mar, de apellido Prieto, que en ese momento estaba a la rueda del timón, gritó: "¡Una luz a proa!". Avistada con dificultad por entre la

cortina de lluvia que impulsada casi horizontalmente les azotaba el rostro y hería los ojos, esa luz no podía ser otra que la del faro San Gonzalo, que se erige en el extremo de la punta Kinnaird. Al sobrepasarlo volvieron a enfrentar el oleaje, pero con los primeros anuncios del alba fueguina, neblinosa y húmeda, alcanzaron a divisar otras dos luces. Primero, una a estribor, La del faro San Pío y, en seguida, a babor, la del faro de punta Waller, una luz extranjera en tierra argentina, la isla Nueva. Porque es evidente, claro, irrefutable, que tanto esta isla como sus vecinas Picton y Lenox —y aun la parte oriental de Navarino, desgraciadamente ya perdida— tienen sus costas bañadas por las aguas del Atlántico y en consecuencia son nuestras y no de Chile, de acuerdo con los tratados firmados que esa nación desconoce al ocuparlas abusando de la ilimitada paciencia o injustificada tolerancia argentina.

En la rada Picton siempre siguen tomando buen fondeadero todos los buques argentinos que lo necesitan, ejercitando en forma pacífica y largamente reiterada un derecho histórico y contractual sin que jamás, y a pesar de los repetidos intentos de los ocupantes sin razón, hayan encontrado motivo alguno para acceder a solicitar un permiso de quienes no pueden exhibir ningún título legítimo que los autorice a apropiarse de esas islas ni tampoco del canal de Beagle.

Al promediar el día pasaron cerca del islote Snipe. Confiados y contentos, porque ya podían considerar cumplida su misión, secaban las ropas al sol mientras reponían fuerzas con un frugal almuerzo de galletas y *comed beef* y disfrutaban del majestuoso e incomparable espectáculo que los rodeaba. No podían imaginar siquiera que veinticuatro años después, el osado emplazamiento de una baliza chilena en el rocoso islote obligaría a nuestro país, por intermedio de su Armada, a adoptar medidas más enérgicas en salvaguarda de sus derechos soberanos, una vez más desconocidos por nuestros hermanos en un evidente intento de crear precedentes de hecho para disputarnos, en mejor situación, la jurisdicción que nos corresponde sobre las aguas del canal navegado por vez primera por Fitz Roy a bordo de la «Beagle» en 1830.

Avanzada la tarde se encontraron, cerca del faro Les Eclaireurs, con el transporte A.R.A. «Chaco» que desde Ushuaia se dirigía a Buenos Aires y escalas. Allí terminó la corta pero excitante travesía al embarcar lancha y tripulantes en el buque de nuestra Armada, después de haber probado su identidad, bastante desfigurada bajo aspectos que no condecían por completo con el Reglamento de Uniformes. Mientras el cirujano se hacía cargo del herido, los demás se tomaron un merecido descanso. Los ingenieros del «Chaco» trabajaron toda la noche para reparar la lancha, de modo que en la mañana siguiente pudo ser puesta en el agua junto con sus tripulantes en la boca de la bahía Capitán Cánepa. El alférez Juvenal y sus hombres fueron desembarcados en Crossley.

En tanto el ayudante Cardozo seguía viaje el norte, los hidrógrafos retornaban a sus tareas en la isla de los Estados, en "aquel pedazo de planeta que parece una maldición petrificada, envuelta en los rugidos del caos" según la describió, quizá con tintes demasiado tétricos, el contraalmirante don Mariano F. Beascoechea en *La novela del mar.*

Hoy, ante el anuncio de la reanudación de las negociaciones con Chile sobre la cuestión del Canal de Beagle, confiamos en que ellas asuman, de nuestra parte, el significado de un alegato incontrovertible que exhiba nuestros derechos para que al fin sean reconocidos, porque no podríamos aceptar, sin mengua para el honor y los intereses nacionales, la servidumbre inconcebible, entre otras desventajas, de quedar sujetos al otorgamiento de un permiso extraño cada vez que nuestros buques debieran llegar hasta Ushuaia, del que nunca han necesitado ni acorazados ni botes argentinos.



Capitán de Navío
MARIO RAÚL CHINGOTTO

DINAMICA DE LOS MECANISMOS

Propósitos:

1. Ofrecer a quienes sienten atracción por los elementos mecánicos un medio más para favorecer sus inquietudes.
2. Brindar experiencia básica a quienes deseen ensayar después, con asistencia del talento, en el campo de las innovaciones y de la inventiva.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: 14.— $ Ley 18.188

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

Presentación:
Dos tomos:
I - Texto, 184 páginas;
II - Ilustraciones, 107 figuras.
Papel ilustración.
Tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada
y en las oficinas del Instituto
de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
tel. 31-1011, int. 27

¿El Mundo ha Perdido un Hemisferio...?

Por el Capitán de Fragata
ALBERTO O. CASELLAS

El uso del mar por cualquier nación del orbe es hoy una tangible realidad. La seguridad y el desarrollo de todo país están basados, fundamentalmente, en una exacta comprensión del lugar que ocupa, tanto política como geográficamente.

La presencia rusa en todos los mares obliga a la meditación, y el hemisferio austral no está exento de dicha presencia. La revisión de las políticas de seguridad tradicionales es obligatoria y la acción mancomunada de los países australes será sin duda alguna el único camino posible para llegar a un adecuado desarrollo, pilar fundamental de una razonable seguridad.

1. - El Atlántico Sur

Hace muy pocos años, menos (le diez, para ser más precisos, escribía De Belot: "En el Báltico, donde la reacción de la tierra contra el mar es fuerte, los rusos tienen una posición dominante, pero *difícilmente* puedan salir de él. Las fuerzas rusas, una vez salidas del Báltico, *no han terminado de penar*. Deben aun franquear el Kategat y el Skager Rak y *después ganar el Atlántico,* sea cruzando la Mancha o pasando por el norte de Escocia. Estas operaciones, ya difíciles con los medios de la última guerra: minas, redes, buques de superficie, aviación, *se han vuelto casi imposibles para las unidades de superficie. . .*".

Lo escrito pertenece a la historia, los párrafos subrayados lo confirman: hoy Rusia se encuentra en el Atlántico no sólo con sus naves de guerra, sino explotando plataformas continentales de países lejanos, que por temor o por falencia de una mentalidad ofensiva, pretenden poner coto a tales actividades mediante tibias leyes y normas. Se podrá argumentar, en contra de lo expuesto, que no estamos en guerra; la situación de conflicto permanente en que vive el mundo actual no permite la sentencia como muy válida. La presencia de Rusia en el Atlántico, y en particular en el hemisferio austral, es un hecho y tanto Cuba como algunos Estados de África permitirán en un futuro muy próximo que los soviets naveguen por estas aguas sin las dificultades extremas que señalaba De Belot.

Ni la falta de previsión es nueva, ni significa una crítica para De Belot; todo confirma la regla, y como expresa Imas en *Nosotros mañana,* el estratega en sus estudios "futuribles" o para ser más apropiados en sus manifestaciones prospectivas, no tiene en cuenta "la tragedia", agente siempre presente en los estudios del mañana.

La presencia de los rusos en aguas atlánticas agudiza el problema de Occidente, sobre todo para aquellos países rectores del pensamiento occidental y como tales habrán de recaer en ellos las responsabilidades a que obliga la defensa del mundo libre. Pero para los países australes, el problema genera una serie de disyuntivas que es necesario ana-

lizar. Conocida es la posición de los EE. UU. referente a toda amenaza probable a su seguridad; suele o pretende actuar rápidamente, para balancear el desequilibrio que puede causarle Rusia en su expansión hacia el oeste, pero desde el punto de vista geográfico tal acción y reacción son ejecutadas dentro del corredor delimitado por los paralelos 10° y 70° Norte. Fuera de ese espacio la posición estadounidense es totalmente distinta, por no decir indiferente. En una palabra, el juego político americano en lo que respecta a su teoría de defensa, es función directa del alcance máximo de los proyectiles que poseen sus virtuales enemigos.

Ante tal situación el mundo acaba en la línea divisoria de los hemisferios. Tal el quehacer político pero no la realidad geográfica. El Atlántico va más allá del límite mencionado, extendiéndose hacia el Sur sobre una superficie donde la lejanía de las bases de apoyo la hace más difícil de controlar y defender.

Nuestro país pertenece a esa parte del Atlántico y vive la usurpación de su riqueza ictiológica por parte de los pesqueros soviéticos; nuestro país está fuera del "cinturón de seguridad" y por lo tanto la defensa de sus intereses en el mar y aun su propia seguridad se hace mucho más difícil que aquella "difícil salida al Atlántico de los buques de superficie rusos".

Frente a tal situación, no existen previsiones de envergadura; la primera preocupación ha partido de la Unión Sudafricana y de Nueva Zelandia. ¿No habrá llegado el momento de pensar y ejecutar una organización defensiva del Atlántico Sur? La apreciación política tiene la respuesta, la apreciación estratégica debe pensar en el problema, la estrategia operacional deberá jugar las posibilidades.

Dice De Belot: "Si la interrupción de las comunicaciones marítimas en el Atlántico Norte se prolonga, conduce a la asfixia económica de Europa y a la impotencia militar", concepto sin duda válido, pero cuyo alcance debe extenderse a toda la superficie atlántica, resultando de particular importancia para América del Sur que debe comprender que la responsabilidad de su seguridad es propia y no privativa de las grandes potencias. Los problemas inherentes a esa seguridad deben ser tenidos en cuenta, por constituir en estos momentos una material necesidad; en efecto, África ha despertado de su etapa colonial, diversos territorios han conseguido su autonomía naciendo a la libertad con crecientes necesidades, sobre todo de carácter económico, ya que si bien los antiguos países dominantes los siguen manteniendo como mercados aptos para la colocación de sus productos manufacturados, los nuevos Estados pretenden liberarse poco a poco de los monopolios económicos. África recuesta sobre el Atlántico numerosos y prósperos países que sin lugar a dudas constituirán, en poco más, excelentes mer-

cados para la colocación de productos sudamericanos. Esta situación obligará al incremento del tráfico marítimo o lo que es lo mismo el Atlántico Sur aumentará su importancia estratégica. La Argentina debe comprenderlo así; de no hacerlo, peligrará la ubicación de sus productos tradicionales. El problema de las carnes, acaecido el año próximo pasado, y que aún continúa, debería servir de ejemplo. Coadyuva a tal realidad la posición económica de Europa, en donde las leyes proteccionistas (Mercado Común Europeo) dificultan en grado sumo la obtención de nuevos mercados para los países del hemisferio Sur.

Por otro lado, el cordón umbilical que une a los Estados Unidos con Europa vuelve a fortalecerse con la caída de De Gaulle, y el Viejo Continente renace para América del Norte como punto fundamental para la colocación de sus productos. Si quedara alguna duda recordemos un párrafo de *El desafio americano*: "Varios economistas razonables se preguntan (en Europa) si, finalmente, ante el impresionante avance de la industria americana en los sectores claves, no sería la vía más rápida de desarrollo para los europeos dejar a los "managers" americanos manejar lo esencial de nuestras industrias. A ello se orienta Europa, por lo demás, desde hace varios años y no se ve cambio serio de dirección. Hablando en términos serios y económicos, ¿no es, acaso, la mejor solución, la más sencilla en el fondo?".

Nuevamente América latina, África y Oceanía quedan marginadas; de ahí la enorme importancia de estrechar vínculos comerciales y militares entre los países del hemisferio austral, política de la cual la Unión Sudafricana se ha convertido en abanderada, mientras la República Argentina se mantiene fiel a una política comercial que puede resultarle no del todo beneficiosa a corto plazo.

Es el Atlántico Sur un escenario económico promisorio para los países cuyas costas baña, y por ende cobra importancia plena la defensa y seguridad de sus aguas.

2. - La ecuación del progreso

Esta ecuación, que matemáticamente es función de dos factores fundamentales: *Desarrollo y Seguridad,* planteada en el Viejo Mundo hacia 1947, se hace una realidad en la América latina de hoy. También, como entonces en Europa, las ideas de extrema izquierda afloran en el continente americano resultando, por razones electorales más que sociales, no del todo antipáticas a varios sistemas políticos gobernantes. Por otro lado, la subversión comunista y la infiltración rusa son un hecho tangible (caso Cuba), y no siempre la URSS se ha servido de su poder militar para concretar sus objetivos de expansión; sirvan de

ejemplo el llamado "Golpe de Praga" y el resultado de las elecciones húngaras.

Los poderes políticos que gobiernan en Latinoamérica se hallan, como hace veinte años los europeos, en la misma disyuntiva frente a la solución de la "ecuación del progreso", es decir, poner al desarrollo por encima de la seguridad, con todos los problemas de vulnerabilidad que tal proceso trae aparejados. Rusia, que ha comprendido la situación que le toca vivir a Hispanoamérica, ha comenzado a actuar redituando beneficios; Estados Unidos sigue de espaldas a esta realidad histórica. Mientras así suceda, el poder político en Latinoamérica no podrá entrar jamás en una acción plena de desarrollo y seguirán subsistiendo los gobernantes que coquetean con extremismos de cualquier color, en la medida que los mismos sean factor importante en el caudal electoral.

Como solución viable, los países del hemisferio austral deben entender que si desean mantener un adecuado grado de seguridad sin recabar los recursos que se vuelcan ahora en forma individual, deberán ir irremediablemente a la concertación de alianzas militares, única vía que permitirá a los países signatarios materializar alguna vez el concepto de que la "seguridad" está basada fundamentalmente en el desarrollo económico y técnico.

A fuer de sinceros, digamos también que si las grandes potencias del mundo occidental no realizan un esfuerzo de envergadura para llenar el enorme vacío que existe entre las dos mitades del mundo, nadie podrá garantizar la seguridad de nadie ante la ola de violencia social que habrá de desatarse, y en particular los Estados Unidos deberán comprender que el quebranto económico capaz de producirse ante el desnivel mencionado, amenaza mucho más su seguridad que las bombas atómicas rusas o chinas.

La mayor garantía para cualquier alianza militar en América es, sin duda alguna, un adecuado desarrollo económico de los países que la componen. Dicho desarrollo será función, fundamentalmente, de la política elegida para su logro. La ya tradicional y aplicada hasta la fecha ha dado magros resultados.

En esta hora crucial los países del hemisferio austral deben decidir por continuar siendo un conglomerado de "factorías" al servicio de cualquier tipo de imperialismo, o por asumir la responsabilidad que les fija la quizá más decisiva etapa de la historia de la humanidad, y que es sin duda alguna la de adquirir definitivamente y para siempre su propia y natural fisonomía.

Los dirigentes actuales tienen la palabra; de no lograr la decisión adecuada, el juicio de las nuevas generaciones puede llegar a ser justificadamente inapelable.

Primer Premio del Concurso Literario en homenaje al Sesquicentenario de la independencia argentina

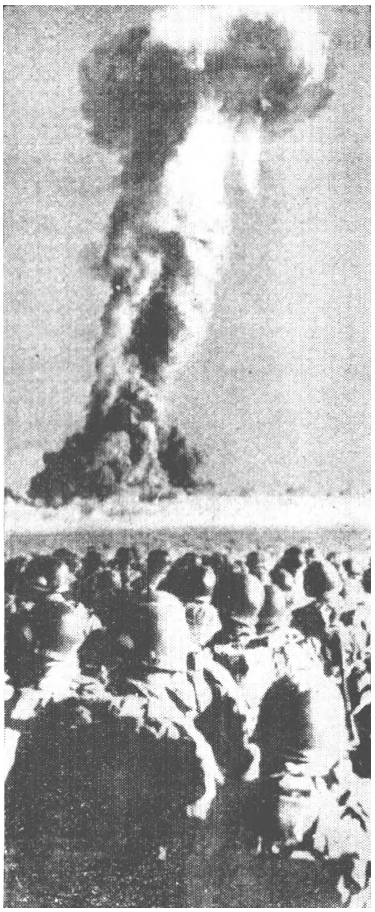
LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA

Capitán de Fragata CARLOS M. MAZZONI

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 3,50 $ Ley 18.188.

Presentación:
Papel obra de 1ª
184 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, teléfono 31-1011, interno 27



Las Servidumbres de la Decisión

(Hiroshima — 6 de agosto de 1945)

Por el Capitán de Navío MANUEL ALBERTO MORANCHEL

Existen actos de la conducta humana que las colectividades califican según su propio sentir ambiental. El bombardeo atómico de Hiroshima y Nagasaki y el juicio de Nürenberg, entre lo más destacado de la segunda guerra mundial, a 25 años de su ejecución, mantienen aún el interés no sólo militar sino también jurídico; el derecho de gentes, tan invocado en todo pleito, cualquiera sea su naturaleza, fue trasladado a un plano que, según sus "genitores", concederá al género humano una era de tranquilidad. ¿Confirmó la práctica lo que la teoría preconizó?

Este ligero esbozo sobre Hiroshima pretende agregar a la constante polémica un aporte modesto.

I - Antecedentes

a) El 19 de febrero de 1954 las fuerzas norteamericanas iniciaron el ataque a la isla de Iwojima, situada a unas 700 millas al sud del archipiélago principal japonés. La defensa fue tenaz y su posesión, planeada para ser obtenida en cinco días, requirió cuarenta.

La ocupación permitió instalar las bases aéreas necesarias para los cazas que constituirían las escoltas de los bombarderos destinados a atacar al Japón.

b) El 1° de abril de 1945, continuando la ofensiva, una fuerza de 180.000 hombres, con el pertinente apoyo naval y aéreo, inicia el ataque-desembarco en Okinawa; su ocupación era necesaria, pues ella concedía la base operativa para iniciar el ataque-desembarco en Japón.

La defensa fue tenaz y sangrienta; la isla fue ocupada el 22 de junio, es decir, exigió 54 días. Las pérdidas norteamericanas fueron 12.500 muertos y 31.000 heridos, correspondiendo a la marina 4.900 y a la aviación 205 pilotos.

II. - Apreciación de la situación

a) Ocupada Okinawa, la conducción norteamericana estudió dos posibles decisiones para las siguientes operaciones: El bloqueo total del archipiélago, acompañado de una intensificación de los bombardeos aéreos, o continuar el avance ocupando las islas próximas hasta llegar al territorio principal, es decir, continuar el *leapfrogging* inicial operativo.

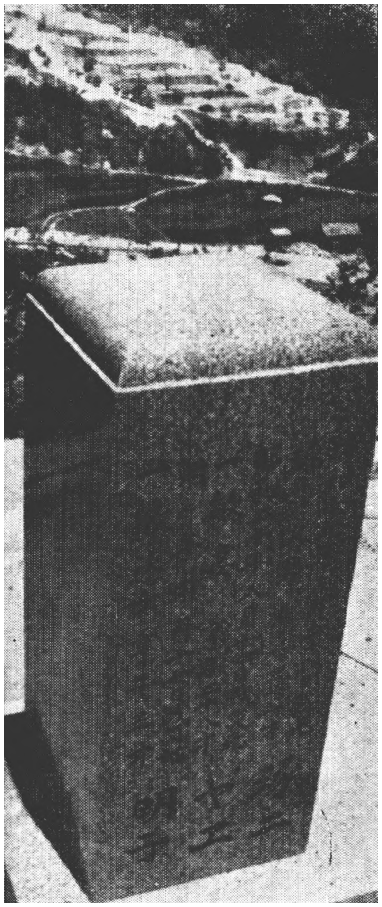
El almirante Nimitz apoyó la primera, hasta lograr un mayor debilitamiento del poder militar de Japón (se estimaba que aún contaba en el territorio con un efectivo superior a 1.000.000 de hombres), para después continuar la ofensiva; el general Mac Arthur fue defensor de la segunda.

La dura resistencia encontrada en Okinawa planteó temores sobre el costo de la segunda, en lo que a bajas se refiere; se estimó que, dada su importancia táctico-estratégica, las islas estarían fuertemente defendidas. Las tropas japonesas jamás se habían rendido, salvo cuando sus electivos fueron reducidos a números ínfimos, lo que ocasionaba bajas innecesarias en las fuerzas atacantes; tal era la lección de la campaña del Pacífico ejecutada hasta entonces. Se consideró una posible pérdida de 500.000 hombres.

El 25 de mayo la Junta de Jefes de Estado Mayor se resolvió por la segunda decisión, operación *Olimpia;* se desconocen los fundamentos de ella.

La conducción japonesa estimó, por su parte, que si Rusia no les declaraba antes la guerra, la conducción operativa norteamericana sería la adoptada: plan Mac Arthur.

b) El 20 de junio, cuando la pérdida de Okinawa era un hecho aceptado, el gobierno japonés se mostró interesado en iniciar negociaciones



Monumento a los muertos en Hiroshima.

para concertar la paz, tema ya debatido dos semanas antes en reunión de gabinete, y en la que el ejército opuso una tenaz e inflexible resistencia y oposición; anteriormente sólo el fanatismo del grupo dominante de los generales había impedido una gestión, pues, argumentaban, era preferible la destrucción del Imperio al acto personal de una humillante rendición. Como consecuencia, entonces, representantes de la marina y ministros civiles, persuadidos de que la capacidad de resistencia había llegado a su límite, transmitieron instrucciones al embajador en Moscú para que la Unión Soviética intercediera ante los Estados Unidos para obtener el cese de Las operaciones militares.

La realidad de la situación había sido definida tiempo atrás. A fines de 1944 ya fue considerada por el gabinete imperial y en febrero de 1945 se trató la posibilidad de obtener la mediación de China en el conflicto. La pérdida de Okinawa acrecentó los temores; se produjo un cambio de gabinete, siendo reemplazado en la Presidencia del Consejo Koiso por Susuki, el 5 de abril. El mismo día Rusia denunciaba el pacto de neutralidad acordado con Japón años atrás.

Cuando el 20 de junio el emperador convocó al gabinete, manifestó: "Pienso que es necesario redactar un plan para terminar la guerra, como también otro para defender nuestros hogares". Múltiples fueron las dificultades que siguieron; el ejército sólo aceptaba una rendición condicionada y el embajador Sato, desde Moscú, comunicaba la respuesta del Soviet: no aceptaba intervenir como mediador, pero aconsejaba no pedir la paz y continuar la guerra.

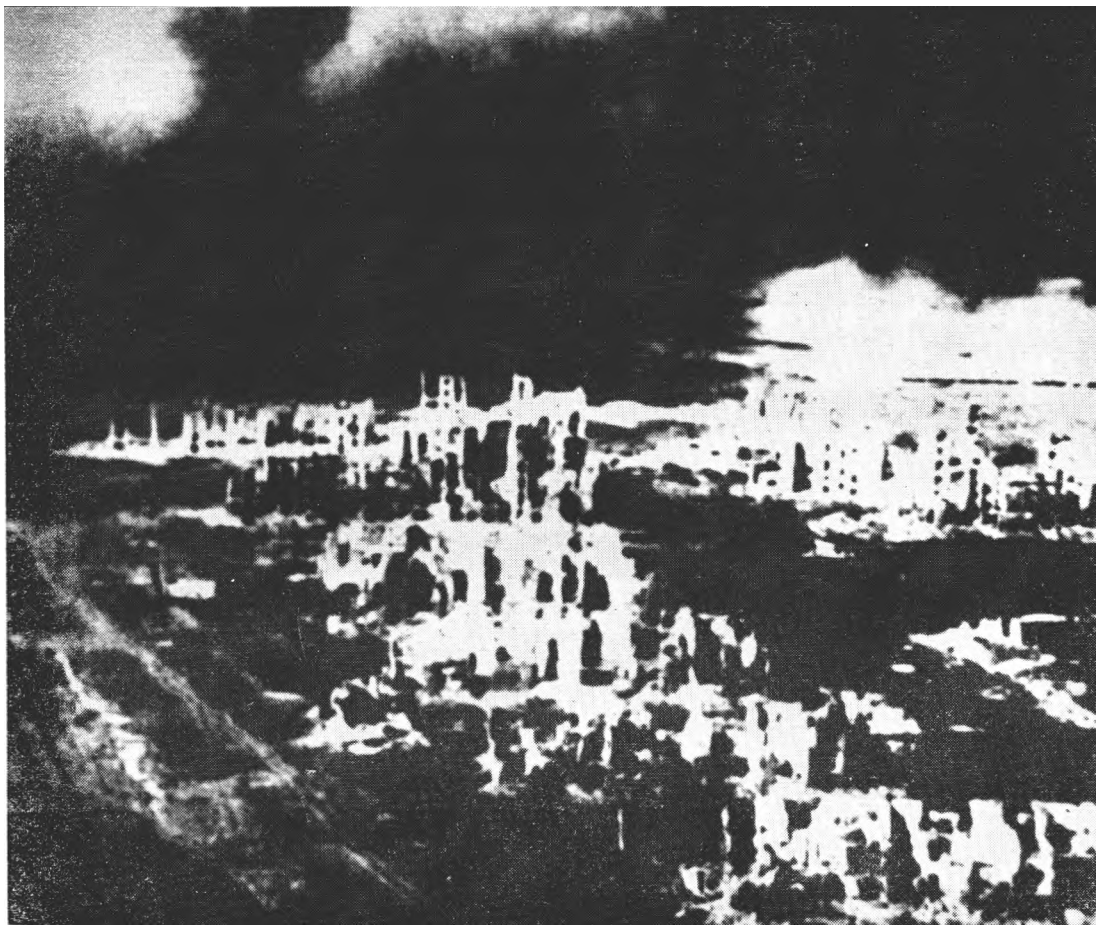
El bombardeo atómico de Hiroshima, el 6 de agosto, fue mantenido en secreto por el gobierno, pero el 9 de agosto, mientras el gabinete imperial deliberaba, se conoció el bombardeo de Nagasaki; la declaración del emperador fue: "Cesar la guerra; en este momento es la única manera de salvar a la nación de su destrucción", moción que fue aprobada.

El 10 de agosto de 1945, por intermedio de la embajada de Suecia, a las 0300 h, Japón comunicaba su rendición a las naciones aliadas.

III. - La bomba atómica

El desarrollo intenso de la investigación nuclear en los Estados Unidos y su aplicación bélica fue debido a tenerse conocimiento del alcance obtenido en Alemania, confirmado por la aparición y empleo de las bombas tipo V.

Originariamente la bomba fue concebida como arma-amenaza contra Alemania, pero la rendición de esta nación tuvo lugar antes de haberse logrado obtenerla. Al informarse al presidente Truman del resultado



de la prueba de Alamogordo, el secretario de Guerra ya indicaba poseer el arma que podría obligar a Japón a rendirse.

El costo sangriento, estimado, de la campaña final contra dicha nación, que se calculaba en la pérdida de aproximadamente 1.000.000 de hombres para los Estados Unidos solamente, condujo a planear la posibilidad de su utilización para lograr el fin citado; concretando, se resolvió ejecutar el bombardeo atómico si Japón rehusaba rendirse ante la correspondiente exigencia de los aliados. Fueron seleccionados corno blancos Kyoto, Hiroshima, Kokura y Nigato. Kyoto fue luego descartada en consideración a los valores artísticos que contenía, y sustituida por Nagasaki.

Tal la ironía de la historia: el arma cambiaba de objetivo y para resolver su utilización se balanceaban las pérdidas humanas por un lado y los 2.000.000.000 de dólares gastados, por otro.

IV. - Las servidumbres

1) En mayo de 1945 la junta presidida por el secretario de Guerra, y en la que figuraban algunos físicos, sugirió la utilización de la bomba

atómica contra Japón, y recomendaba "seleccionar objetivos-blancos entre zonas militares o industriales rodeadas de construcciones ligeras". Posteriormente al bombardeo, el secretario de Guerra declaró: "Esta deliberada destrucción fue nuestra última dolorosa elección, pero puso fin a la guerra, evitó los *raids* aéreos, el estrangulante bloqueo y el sangriento espectáculo de las pérdidas que la lucha ocasionara". Una estimación de las muertes que la explosión ocasionaría fue llevada a unas 20.000 personas, es decir, cuatro veces menos que las resultantes del bombardeo incendiario de Tokio. Los resultados probaron lo contrario, pues las pérdidas de Hiroshima se estimaron en casi 200.000 seres humanos.

2) El informe Franck, nombre del físico que presidió la comisión, establecía que lanzar la bomba podría desarrollar una carrera armamentista nuclear, creando un período de hostilidad encubierta que reduciría cualquier ventaja temporaria que los Estados Unidos hubieran obtenido; el control internacional nuclear del mismo habría sido más fácil de mantener, independiente del cargo humano que el daño hubiera producido, del que se liberaba la nación.

3) En la selección de blancos se manifestó que estando Hiroshima a unas 400 millas de Tokio, no influiría en forma determinante sobre la dirección de la guerra; su destrucción fue ocultada al pueblo nipón hasta el 9 de agosto, cuando la de Nagasaki produjo la decisión.

4) Políticamente, y en especial a Inglaterra, convenía evitar la intervención de Rusia en esta guerra; el tiempo jugaba un papel importante.

5) Conociendo el sentir de la alta conducción japonesa, se proponía utilizar la bomba como arma de disuasión en las tratativas de paz. Se consideró necesario mantener el secreto de la bomba, pues el enemigo podría tomar represalias distribuyendo a los prisioneros aliados en los posibles objetivos.

En 1945 el general Marshall había declarado: "Podemos estar seguros que la próxima guerra, si la hubiera, será más total que ésta, y su naturaleza será tal que, iniciada, terminará con la destrucción del vencido." ¿Lo confirmó el resultado? Las dos guerras mundiales enseñan que las ventajas de la victoria son dudosas, pero las desventajas ciertas, pues el vencido representó, y representará, un valor en el concurso internacional del cual no se puede prescindir.

6) El potencial bélico que los Estados Unidos adquirían como único poseedor de la bomba, representaba un poder de disuasión de contención internacional; con él hubiera podido contener la expansión territorial imperialista del Soviet, ¿pero este acto no significaba faltar a los

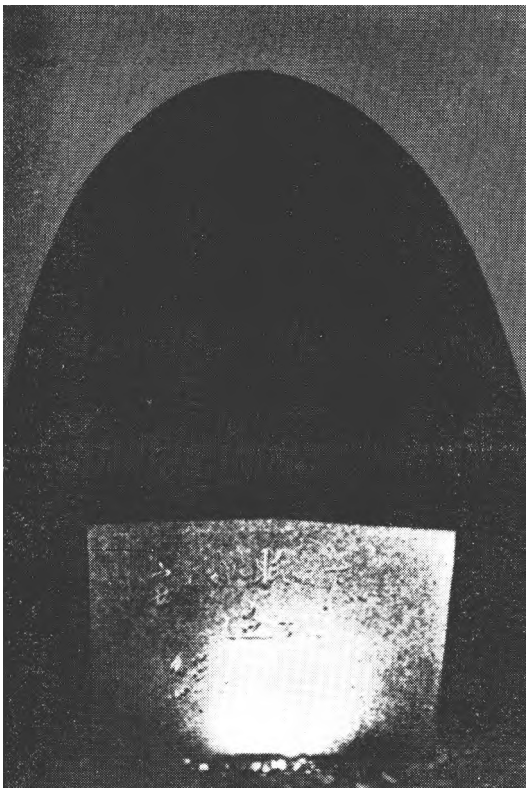
compromisos políticos firmados? Y si la respuesta hubiera sido la ocupación de la Europa occidental, maniobra posible entonces por la desproporción de electivos después del armisticio, ¿cuál hubiera sido el mundo resultante?

A los Estados Unidos no podría convenirles o quizás no pudieron ejercer tal poder, pues su éxito nuclear podía ser alcanzado por otras potencias, como sucedió (Rusia produjo su primera explosión atómica en 1949), y un subataque hubiera amenazado al poderío de la "fábrica del orden mundial", acto simple, por el enorme poder que se puede concentrar en un pequeño recipiente.

V. - El revisionismo histórico

Todas las naciones cultivan creencias, dogmas, mitos que fundan con dignidad cuando la ocasión se presenta, dando nobleza a las causas por las cuales luchan; dichos mitos pueden ser falsos; vivimos en dos mundos, uno existencial, otro conceptual, y nuestro problema fundamental es mantener la debida correspondencia entre ambos.

Cuando un conflicto internacional se extrema, cada bando está obligado a construir y definir las causales existenciales que lo conducen al mismo; en su cruda realidad, es la tarea de la propaganda; tales han sido el mito del capitalismo, del socialismo, de la liberación de los pueblos oprimidos, y muchos otros. Muchas veces, y en política especialmente,



Monolito que señala la vertical del punto en que estalló la bomba.

la presión de las circunstancias obliga a tomar decisiones, no estando seguros, más tarde, que fueron adecuadas o correctas; tal sucedió en los Estados Unidos, en que después de 1942 se cuestionó la doctrina mítica en la que se basó la gran estrategia que debía conducir a la guerra. Por ello, los que deciden la política necesitan tener juicios definidos y correctos; un falso mito que inspire a un pueblo a luchar, puede obviar la posibilidad de coronarlo por la determinación de la paz.

Escapa a la posibilidad humana pronosticar el final de un conflicto; los imponderables de 1915 transformaron una campaña de semanas iniciada en agosto de 1914 en una guerra de cinco años; la constante recombinación de la sociedad humana conduce a alarmantes confrontaciones de poder. Antiguamente estos conflictos estaban sujetos a una dinámica de escalación, que a veces terminaba en conflicto bélico; la aparición del imperio alemán, en 1870, y su efecto sobre el equilibrio entre las grandes potencias de entonces lo confirma, pero desde 1945 la aparición de elementos poderosos de destrucción capaces de anular lo existente sin distinciones, inhibe aquella tendencia. La actual "guerra fría" es su consecuencia y en ellos descansa la esperanza del mundo, como también el peligro de que nos conduzcan a un futuro ignorado, pues existen momentos en los años por venir de los que no podemos estar seguros.

La esencia de la historia es, en sí, el contraste entre lo inmenso de la acción y las limitaciones de los hombres destinados a ella. Hoy día la conciencia atómica se ha desarrollado; acepta ser el hombre su amo y no la víctima del progreso nuclear, que considera una amenaza más.

Posiblemente el bombardeo de Hiroshima y Nagasaki, como otras decisiones sangrientas adoptadas durante la guerra, haya sido conscientemente aceptado por personas humanas, fundamentalmente por aquellas razones que sólo surgen bajo la presión de la guerra; si fue un error, significó la elección de un mal ante otro mayor y no un juicio resultante de una moral desesperada.

El historiador G. Kolko sugirió ser "una deficiencia política" (parafraseando a Fouché, que en un trágico caso de su tiempo, afirmó: "Es peor que un crimen, es un error", manifestando que "el uso de la bomba y la confianza en la intervención rusa representó el triunfo de la moderación y la mecánica en la política de los Estados Unidos y que, fuera moral o política, significó una falta de imaginación, una renuncia a arriesgar una nueva táctica ante una nueva situación."

El acto tuvo una consecuencia siniestra, pues creó un clima de terror, aún más, de desafío. Si bien la destrucción de Dresde, donde se estima perecieron unas 175.000 personas, ataque ejecutado por 2.750 bombarderos y los cazas de escolta, comenzado a las 22.00 h del 13 de enero de 1945 y terminado a las 10.00 h del día siguiente, representa una

acción tan sangrienta como aquélla, la acción no se apartaba de las normas de guerra en uso hasta entonces.

Sin embargo, la herencia ha tenido una virtud innegable: mantener un *statu quo* internacional; Corea y el paso del Yalu pueden ser sus comprobantes. Hoy el arma nuclear es una más en los instrumentos de la política internacional y quizás la más eficaz, ante el terror catastrófico que su utilización produciría; es el elemento disuasivo que conduce a la conciliación, antiguo arte que ha servido a la humanidad a través de siglos de desavenencias y disputas.

El obrar humano, cuando sucede, se llama vida y cuando lo contemplamos, historia; por eso, es en ésta donde debemos inspirarnos, y son sus lecciones las más eficientes bases para las decisiones humanas. El poder del Estado, en su aspecto internacional, ha aumentado en proporción a su progreso técnico; su uso demanda un constante examen por parte de las naciones que lo poseen.

Hoy día el balance de poder no descansa en el poder militar solamente; es un balance en el cual el poder militar es sólo un elemento y el factor determinante es el marco político dentro del cual se usa el poder militar. Recordando el precepto bíblico, podría decirse que la primera explosión atómica "hizo la luz" *(fíat lux*) en el eterno conflicto de intereses y de ambiciones humanas.

VI. - El juicio del vencido

"Los bombardeos atómicos de Hiroshima y Nagasaki fueron recibidos con beneplácito por el partido de la guerra, pues la destrucción que aterrorizó a la nación fue su salvoconducto; no fue necesario mancillar a los militares, sino a la bomba atómica" (declaración del jefe de gabinete Sakomisu). "La bomba atómica fue el *kamikaze* que salvó al Japón." ("La Prensa").

VII. - Colofón

Por sobre todo lo escrito y comentado, queda aún pendiente la pregunta: ¿Fue necesario bombardear a Hiroshima y Nagasaki?

LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA

UN MARINO INMORTAL

HEBE BOYER

Segundo premio del Concurso Literario de homenaje al sesquicentenario de la independencia argentina

Presentación:
Papel obra de 1ª
206 páginas
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 27

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: 4.— $ Ley 18.188.

Hacia un SISTEMA LOGÍSTICO INTEGRAL

Por el Capitán de Navío
EDMUNDO SAID

Este artículo trata de sistematizar el análisis de los problemas logísticos, extrayendo reglas de carácter general que puedan servir de puntos de partida para aplicaciones a casos específicos.

Para ello se ha dividido el enfoque en dos aspectos que en la práctica es factible diferenciar: la fase del planeo y la fase de la obtención y provisión de los medios.

Cada una de las fases, encarada como sistema, permitirá un estudio integrado, y la formulación de políticas coherentes con los objetivos generales.

Punto I. - Introducción

El concepto de *sistema* se ha puesto particularmente en boga en épocas recientes, y se lo puede encontrar a menudo aplicado indiscriminadamente a los órganos más disímiles. Obviando las exageraciones que en éste, como en cualquier campo en desarrollo, siempre se producen, es indudable que dicho concepto permite enfocar con una mayor claridad conceptual el funcionamiento de un gran número de conjuntos complejos, cuyo análisis previo de tipo general, o *en bloque,* resulta fundamental para no perderse en el cúmulo de los detalles sin atender a la coherencia del todo.

Un *sistema* podría definirse como un conjunto de elementos ligados por una relación funcional para, en función de ciertos estímulos o *excitaciones* desde el exterior, ejecutar un determinado servicio o tarea, reflejado de nuevo hacia el exterior, a través de las *salidas* del mismo.

Así, por ejemplo, es un sistema cada una de las fuerzas armadas de un país, y dentro de ellas pueden identificarse una enorme gama de *subsistemas,* o sistemas componentes, que contribuyen en cierta medida a la finalidad principal.

Dentro de este campo, cabría hablar de un *sistema logístico,* destinado a cumplir las clásicas funciones de la Logística Militar, o sea, por un lado el planeo y la consecuente determinación de requerimientos, y por el otro la obtención y distribución de estos últimos. Es necesario dejar aclarado aquí que el hecho de que determinado elemento, componente, organismo, etc., pertenezca a un cierto sistema, sólo tiene sentido y vigencia en lo que respecta al cumplimiento de los objetivos de dicho sistema (es decir, pertenece a dicho sistema *para* un objetivo definido), pero no excluye en modo alguno que dicho elemento, componente u organismo, pueda pertenecer a otro u otros sistemas *para* el logro de otros objetivos o finalidades.

Dentro de cada sistema, distinguiremos composición o *estructura,* que representa su aspecto estático, y *proceso* o descripción del funcionamiento dinámico del mismo. Lógicamente, ambos aspectos no pueden ser independizados, desde que toda estructura se diseña en función de un cierto proceso, y por otro lado, éste a su vez impone modificaciones a aquélla en base a sus requerimientos cambiantes, cualitativa o cuantitativamente, y a la experiencia recogida. Sin embargo, la diferenciación resulta ilustrativa, por cuanto la supervisión de funcionamiento de todo sistema debe apuntar en primer término al proceso en sí, para corregir sus anormalidades, y sólo en segunda instancia a la estructura, evitando caer en el error común de atribuir *a priori* a la estructura el origen de deficiencias que son simplemente fallas en el cumplimiento de las etapas previstas en el proceso.

Esta introducción nos permitirá entrar en materia, dejando aclarado que analizaremos en forma independiente el sistema de *Determinación de requerimientos,* y el sistema de *Obtención y distribución.*

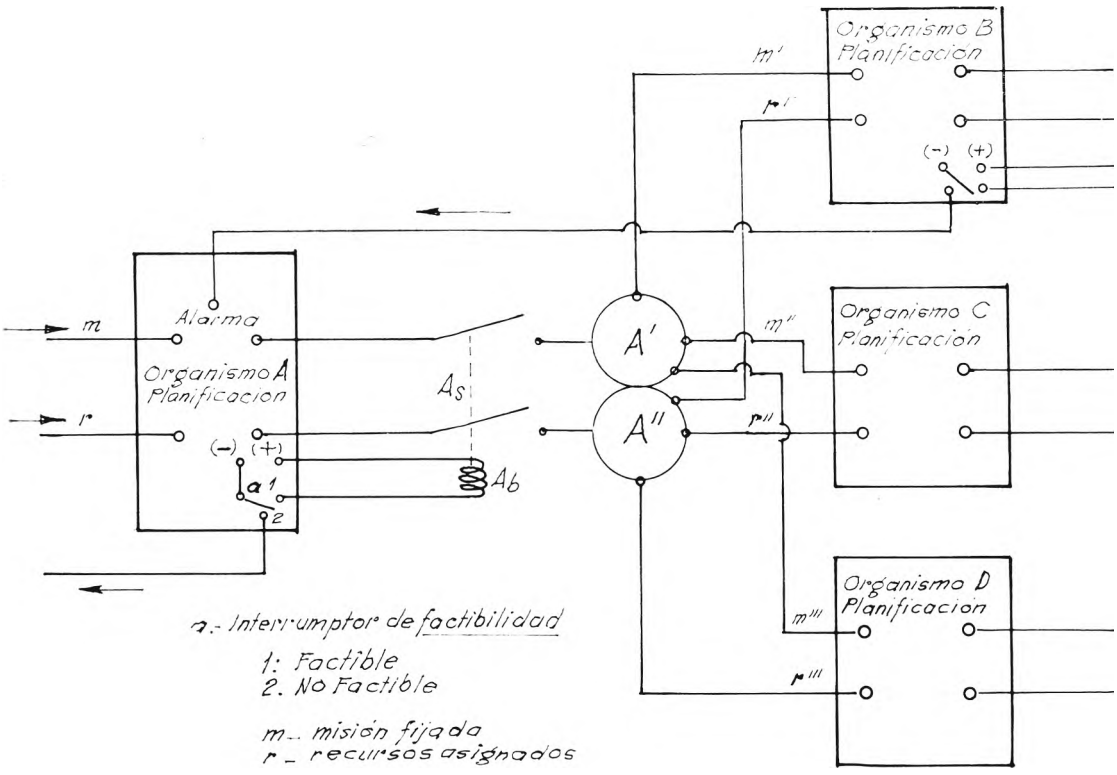


FIGURA N° 1

Punto II. - Planeo y determinación de requerimientos

En este aspecto supondremos una *estructura* determinada, que no es sino la estructura orgánica naval, como dato de entrada al problema, y sólo analizaremos el *proceso* del mismo en lo que atañe a las interrelaciones entre sus distintos componentes para el planeo logístico.

Llamando genéricamente *A* (figura 1) a un organismo cualquiera de la red u organigrama general, supondremos que del mismo dependen, en la cadena de comando, los organismos *B, C* y *D*. La descripción del proceso de interrelaciones puede así generalizarse por inducción, abriéndose en abanico, hasta abarcar la red completa.

Partiremos de un determinado plan de actividades esbozado en el más alto nivel, y evaluado en dicho nivel en base a costos. No significa necesariamente este punto que la gestación completa de dicho plan deba circunscribirse a dicho nivel, ya que podrán intervenir con proposiciones, y es deseable que así sea, en forma ordenada ascendente, todos los demás órganos del sistema. En cambio sí significa que el análisis y aprobación de dicho plan es facultad inalienable de dicho nivel superior.

Este organismo capital, que puede ser nuestro *A* de la figura 1, ha sido simbolizado por una *caja negra,* dentro de la cual se lleva a cabo un proceso de planificación cuyo estudio no entra en los alcances de este trabajo en particular. Sus *entradas* o *estímulos* deberán ser los requerimientos, o *misión* que le haya fijado el escalón superior, y los medios o recursos que dicho escalón le haya asignado. De este contexto surgirá un plan de actividades, en base a lo expuesto en el párrafo precedente. En la confección de dicho plan deberá intervenir el balance de recursos necesarios versus recursos disponibles, para apreciar la factibilidad. En caso afirmativo, el interruptor *a* se conectará sobre el contacto *1*, alimentando la bobina *Ab,* la cual cerrará el interruptor *As,* transmitiendo así, a través de los nudos de distribución A^y y *A"* misión y recursos *m'* y *r'* al órgano *B,* misión y recursos *m"* y *r"* al órgano C, y así sucesivamente.

La distribución de tareas (misiones para los organismos subordinados) y recursos, hecha en los nudos *A'* y *A*", forma parte de la planificación efectuada en la "caja negra" *A*.

En caso de que el balance recursos necesarios versus recursos disponibles no resulte satisfactorio, el interruptor *a* cerrará sobre el contacto *2,* que alimentará una entrada de *alarma* o *perturbación* del organismo inmediatamente anterior al *A* en la red de dependencia. Este detalle se puede apreciar al cerrarse el contacto *b* del órgano *B* sobre el contacto *2,* que origina la entrada de dicha señal de alarma al organismo anterior *A*.

La conexión del interruptor *a* sobre el punto *2* (alarma) tiene el carácter de *anormalidad* y el sistema debe prever que dicha conexión se efectúe por excepción, o sea que en condiciones normales no se produzca. Para ello debe tratarse de que cada nivel de planificación aprecie correctamente las posibilidades y necesidades de sus niveles subordinados. Aquí aparece el conocido concepto de *factores de planeo,* los cuales deben diseñarse en cada uno de los niveles para hacer apreciaciones logísticas con un grado de detalle proporcional a la ubicación de dicho nivel.

Es sumamente conveniente fijar el grado de aproximación de dichos factores para cada nivel, con la condición de que, en la etapa enésima (En) exista un margen de error E_n tal que:

$$E_n \leq \Delta_n + 1$$

donde $\Delta_n + 1$ representa el factor de corrección disponible por los niveles del escalón siguiente, o sea la suma de compensaciones y reducciones factibles de concreción por estos últimos, dentro de su autonomía y posibilidades, sin alterar los planes ordenados. Paralelamente debe tenerse en cuenta la componente aleatoria *Un,* dada por variaciones en las condiciones previstas, o por anormalidades imprevistas (emergencias de diverso orden).

La índole del trabajo no permite entrar en detalle en este tema especial, pero puede dejarse planteado el mismo en base a la idea de creación de *unidades de planeo* que serán por ejemplo:

1° Para víveres, equipos y cierto tipo de consumo, hombres-día.

2° Para combustible, tiempo de navegación sobre velocidades promedio ponderadas.

3° Para repuestos y algunos elementos de consumo, días en el mar por tipo de unidades.

Estas unidades deben ser de magnitud proporcionada al nivel de que se trate en cada caso. Así, por ejemplo, para el primer caso el número de hombres-día que constituya la *unidad de planeo* será creciente correlativamente con el nivel en que se trabaje y, naturalmente, deberán existir factores de conversión que reduzcan hombre-día administrativo, hombre-día de instituto, hombre-día de buque en puerto, hombre-día de buque en navegación, etc., a unidades comunes.

La medida en que, durante el proceso de planeo, actúe la *alarma,* dará idea del grado de coordinación del conjunto, en razón inversa, por supuesto.

Si la cuantificación en costo de las *unidades de planeo* se basa en datos estadísticos, lo cual constituye en apariencia el punto de partida

más factible, el exceso o defecto de los valores reales registrados respecto de los presupuestos, constituirá un valioso elemento de juicio para el análisis del Ejercicio del Comando, siempre en conjunción con otros elementos de juicio correlativos (nivel real de adiestramiento alcanzado, moral y bienestar del personal, etc.).

Como resultado, o *salida* del sistema, se obtendrá el *qué, cuánto, cuándo* y *dónde* del sostén logístico, en base al cual pasaremos al sistema de obtención y distribución.

Cabe agregar, antes de pasar al punto siguiente, que el *alistamiento logístico*[1] que incluye en sí el *adiestramiento logístico* hace aconsejable que las actividades a desarrollar se localicen sobre los teatros o zonas de fricción, de modo de crear y sostener en ellos la logística necesaria de obtención y distribución, según los lineamientos que se expondrán a continuación.

Punto III. - Obtención y distribución

En lo que se refiere al sistema de obtención y distribución, dado su carácter sumamente específico, podremos dejar de adoptar como dato del problema una determinada estructura, y esbozar a grandes rasgos lo que debiera ser dicho sistema, en estructura y proceso.

Es necesario recordar ciertas premisas básicas en este tipo de problema, a saber:

1° La aplicación del principio orgánico de *Centralización de la dirección y descentralización de la ejecución*.

2° El sistema, además de llenar los requerimientos de épocas de paz, debe permitir el pasaje a la situación de guerra en forma rápida, coordinada y flexible.

3° Debe aprovechar, y en la medida de lo posible imponer, los lineamientos del desarrollo nacional que contribuyan a sus propios fines. Inversamente, debe contribuir a dicho desarrollo en la esfera que le es propia.

4° Debe facilitar al máximo la aplicación del concepto de *logística de teatro*, previendo su coordinación con el sistema a adoptar.

De estas premisas surge con nitidez la necesidad de contar con:

1° Un organismo central (dividido, si el tamaño lo aconseja, en base al tipo de elementos a proveer) que imparta normas y regule el

[1] H. E. ECCLES: *Economía, Guerra y Logística.* I.P.N. pág. 324.

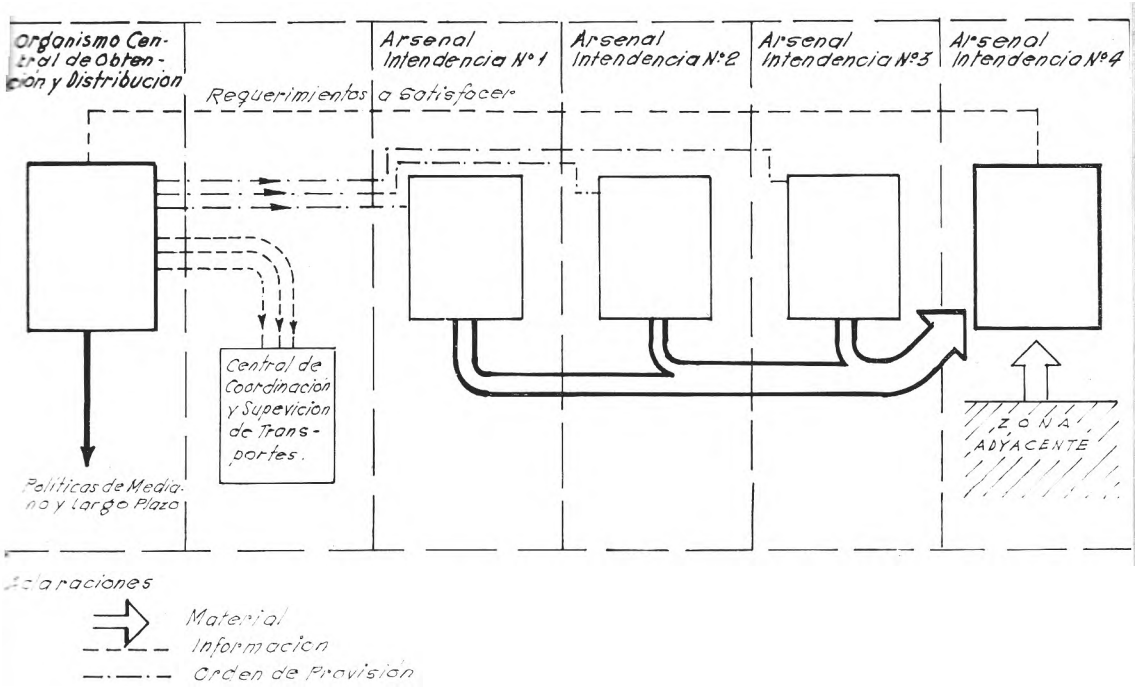


FIGURA N° 2

proceso de la obtención y de la distribución, sin participar en el mismo más que en la medida mínima indispensable.

2° Un conjunto de organismos proveedores de sostén logístico, que podemos definir genéricamente como arsenales-intendencias, desplegados geográficamente sobre la base de un análisis que deberá tomar en cuenta los requerimientos actuales y futuros previsibles, en cantidad y por teatro, las posibilidades zonales del país, y la política de *palos de desarrollo* delineada por el Estado nacional.

Este análisis involucra una tarea particularmente compleja para los países llamados *en proceso de desarrollo,* en los cuales las políticas de sus Fuerzas Armadas no pueden dejar de participar en el mismo, y en ciertos casos incluso deben iniciarlo y pilotearlo. Un trabajo de esta envergadura debe encararse a través de equipos integrados por especialistas en disciplinas socio-económicas, estadísticos, investigadores operativos, etc., y constituirá básicamente una labor de prospectiva, extrapolando tendencias actuales tanto en lo que respecta a requerimientos como a posibilidades y recursos.

Dicho trabajo de prospectiva debe permitir definir *valores esperados* de potencial demográfico e industrial (y en este caso específico, también portuario), en los distintos centros o focos de la zona en estu-

dio, considerando los probables niveles de futuro apoyo gubernamental.

Lo mismo cabe decir de los requerimientos navales, a los cuales habrá que considerar con concepto de *teatro,* ya que deberán adicionárseles los restantes de orden militar y civil. En este aspecto es más propio referirse a una *densidad de requerimientos* que a centros o focos como en el caso anterior. De la comparación de valores surgirá la solución óptima, empleando métodos apropiados de investigación operativa (asignación y transporte, simulación, etc.).

En base a lo expuesto, puede esquematizarse el núcleo del sistema en la figura 2, en el cual cada uno de los arsenales-intendencias debe abastecerse dentro de su zona de influencia y compensar su déficit en este aspecto, siguiendo las regulaciones del organismo central. Es importante destacar en este aspecto cuál debe ser la solución integral deseable, y cuáles son los compromisos transitorios que nos vemos forzados a aceptar, con el concepto de que los lineamientos de la política a seguir deben tender a corregir las causas generadoras de dichos compromisos, que no significan sino distorsiones al sistema correcto.

Entrar en mayores detalles no tiene objeto en este artículo, donde el enfoque global del problema constituye el objetivo principal, del cual emanarán después normas y regulaciones acordes con la situación y limitaciones vigentes en cada uno de los posibles casos de aplicación práctica.

Las Bases Militares y su Interaccionar con el Medio Socio-económico Externo

Por el Teniente de Navío
EMILIO CARLOS ALBERTO LAZZARI

Se pretende mostrar en forma genérica la evolución que deben sufrir las bases militares cuando varía el medio socio-económico dentro del cual actúan. Esa evolución debe traducirse en cambios de estructuras, para poder cumplir la misión con eficiencia y economía.

Introducción

Las bases, cualquiera sea la fuerza armada a la cual deban dar apoyo, son establecimientos ubicados o no en el propio territorio y que pueden satisfacer integralmente los requerimientos de sostén logístico de las fuerzas y proveer localmente a su seguridad.

Planteando así el problema, aparenta ser sencillo pero, a medida que nos adentramos en el proceso para poder cumplir con esa misión, las circunstancias que lo rodean pueden llegar a adquirir una magnitud cada vez más grande que nos obligarán, en un momento dado, a detenernos en su consideración para poder abarcar, dentro de nuestro esquema y dentro de un marco captable, los factores más importantes que influyen en su solución.

Habrá dentro de éstos cuestiones simples, rígidas, permanentes, que no abrirán, en un momento dado, la posibilidad a una gran profundización en su análisis; pero habrá otras en que las circunstancias adquirirán un carácter tan dinámico, que el fluir de los requerimientos correrá parejo con la adopción de decisiones, pudiendo llegar éstas a adelantarse ante la sola posibilidad o suposición de que aquéllos varíen.

Todo esto es común para quienes deben decidir, y resulta imperdonable y a veces trágico no saber tenerlo en cuenta.

Pero entre estos dos extremos hay cuestiones que poseen cierta movilidad. cierto dinamismo. Nos referimos al caso típico de la planificación, asentamiento, desarrollo, redimensionamiento y supresión de bases analizado bajo el aspecto dinámico proveniente de los factores socio-económicos.

Por este resquicio del problema intentaremos incursionar, ya que permite un cierto análisis de los diversos aspectos vinculados con los

factores señalados y sin que una excesiva profundidad pueda llevar a invalidar las conclusiones, pues cada paso particular debe ser estudiado basado en hechos concretos y suficientemente valorizados.

A los efectos del análisis, dividiremos el tema en campos, pero con la expresa aclaración que esto es sólo a los efectos señalados y no como consecuencia de una falta de relación entre unos y otros, ya que el elemento humano, actuando sobre todos ellos, es el que condicionará, modificará o amalgamará todos los elementos de cada situación concreta ubicada en tiempo y espacio.

Campo geográfico

Las bases se ubican en el sentido geográfico del término, en un sitio determinado por razones políticas y estratégicas y que, de acuerdo con el momento histórico que vive el país, están dentro de un determinado contexto socio-económico. Esto último dicho en el más amplio sentido del término, ya que puede ser desde un importantísimo núcleo industrial hasta una isla semidesierta, montañosa, sin recursos de tipo alguno y que deba contar con un importante circuito abastecedor para subsistir.

Las relaciones entre el espacio y la vida económica y social constituyen siempre un factor de real importancia, ya que el hombre saca de ese medio geográfico lo que le es necesario o lo transforma o estructura de manera adecuada para ello.

Las bases, lo mismo que las ciudades, que el trazado de vías de comunicación, que la explotación pura y simple de la tierra, son además, de por sí, complejos sociales y económicos y su localización está también determinada por las características estructurales y funcionales del espacio.

Por eso, al planificar para una localización adecuada, es necesario efectuar un exhaustivo estudio de todos los fenómenos que se presentan, sean ellos artificiales o consecuencia o fundamento de otros; pero es evidente que nadie puede prever todos los aspectos que atañen al tema que se piensa solucionar, pero sí es posible que se puedan ir mejorando o corrigiendo las fallas, las imprevisiones o las modificaciones que se vayan evidenciando en su evolución.

No es nuestro interés señalar ahora todos los factores prácticamente estáticos, ya que ellos estarán dados para cada caso particular en función de la situación político-estratégica (profundidad, facilidad de acceso, vientos dominantes, amplitud de mareas, factibilidad de construcción de obras de arte, obtención de energía, transportes, materiales, servicios, materias primas, etc.), sino señalar más bien, en escala limitada, la recíproca influencia que ejerce la localización de otros complejos socio-económicos sobre las bases ya existentes y viceversa. Es que aunque el me-

dio geográfico sea con todo el más inmutable, a nosotros nos interesa considerarlo bajo su aspecto dinámico.

Al instalar las bases en el propio territorio, puede ser necesario elegir un medio relativamente poco poblado pero, de todos modos, los medios humanos que no pueda aportar el espacio, deberán en cierta medida ser transferidos desde otros lugares para hacer posible el cumplimiento de la misión.

La instalación debe prever inicialmente, y a nivel de las autoridades gubernamentales, el desarrollo del lugar y posteriormente las acciones e influencias que él sufrirá o hará sufrir a la que se transforme en su zona de influencia. La determinación de ésta puede efectuarse siguiendo diferentes criterios y cada uno de ellos puede hacerla variar, ya que el hombre, de por sí, en su diario actuar, obedece a diversas motivaciones.

La zona de influencia en función del trabajo es obvia para el caso que consideramos. Pero ya puede no serla cuando la analizamos en función de las inquietudes culturales, sociales, sanitarias, económicas, de servicios, políticas, etc. ya que siendo éstas de otro orden y atendiendo principalmente al bienestar moral del individuo, no es posible ni su determinación estricta, ni la imposición de fronteras por el solo deseo de una más fácil administración. Tampoco es posible ni conveniente presuponer zonas de influencia con un solo criterio circular (distancia desde un punto), pues las facilidades o impedimentos de comunicaciones las hacen totalmente inadecuadas, más en esta época en que existen rápidos y frecuentes sistemas de transporte y que permanentemente van aumentando ese presunto radio de influencia. Pero aquí también es necesario señalar que esas facilidades no llegan a todos y lo que para unos es próximo, no lo es para otros.

Con el tiempo las zonas de influencia varían y hasta puede darse el caso de absorciones de unas por otras. En nuestro caso, es conveniente prever con suficiente anticipación zonas intermedias que permitan un paulatino aumento de la seguridad en función de la distancia a puntos vitales o vulnerables y en función de contar con una población absolutamente leal en las zonas intermedias, especialmente en regiones marginales desde el punto de vista nacional, como son las zonas de fronteras. Desde ya hay que pensar que los adelantos técnicos alteran los niveles de seguridad y que la clásica lucha cañón-coraza adquiere otras dimensiones, aunque no otro sentido.

Es necesario prever esos aspectos antes que las especulaciones sobre tierras obliguen a establecer políticas de confiscamiento de por sí antipáticas, impopulares y que dañan a la imagen institucional. También deben elegirse tierras que no sean aptas para explotaciones agropecua-

rías, industriales, o que puedan servir en un futuro más lejano como lugares de esparcimiento para la masa humana allí localizada.

Campo demográfico

Su localización atraerá no sólo mano de obra que se sumará a la inicial tratando de competir con ella en el mercado del trabajo, o que procurará también atender los servicios que surjan como absolutamente necesarios, sino también una mano de obra latente, muchas veces desaprovechada y que se hace necesario y económico canalizar hacia funciones útiles para el establecimiento inicial. Es la que pueden proporcionar las familias, quizás inicialmente reducidas al otro consorte pero, con el correr del tiempo, ampliadas por los hijos de los primitivos empleados y de los primitivos prestadores de servicios.

Aquí surge ya la interrelación con el medio ambiente humano en un continuo fluir de energías físicas y espirituales, que conducirán inicialmente a la identificación de todos los miembros, en una especie de ciudad satélite unida todavía umbilicalmente a otros centros o a otras regiones desde donde provendrá la energía espiritual y material que alimente su existencia. Pero esa masa humana tendrá inicialmente la sensación de desarraigo y ésta es generalmente un freno al progreso.

Quizá ese crecer lleve a la formación de barrios pobres al margen de los construidos inicialmente, ai no encontrar, la mano de obra potencial no aprovechada, las fuentes de trabajo apropiadas para ocuparla. Una buena planificación quizás pueda orientarla hacia su ocupación en actividades agrarias, de granja, de criaderos, lógicamente en pequeña escala, pero que permitan subsanar de una manera progresiva y económica el problema de la alimentación. Es más fácil, más cómodo, volcar los esfuerzos hacia la sola actividad comercial, pues los beneficios son inmediatos y el riesgo mínimo cuando se ha calculado adecuadamente el mercado, pero ello no soluciona los problemas y crea un factor de disturbio que hay que evitar.

Comienza así la formación de capitales que nada dejan en la zona, hasta que el tiempo, en su constante transcurrir, llevará a la mano de obra capacitada por la división del trabajo a incursionar en el campo empresario, originándose las pequeñas industrias de construcción o transformación que, con el tiempo, pueden llegar a constituirse en los serios rivales por la obtención de mano de obra de aquella base originaria y que, a modo de estímulo, dio origen a un centro de actividades.

Las ciudades satélites nacidas a la vera de una unidad militar pudieron ser, y en algunos casos lo fueron, verdaderos monopolios en el mercado del trabajo, cuando la inexistencia de competencia por mano

de obra y una inadecuada regulación estatal permitieron la obtención de esa mano de obra sin mayores limitaciones.

Pero una apertura de esa oferta de trabajo hacia nuevas fuentes que paguen más, puede llevar a producir, y de hecho la produce, una emigración de la mano de obra calificada hacia los mejores horizontes económicos que le prometen esas pequeñas industrias localizadas en la zona y que le permitirán, sin mayores riesgos, la obtención de satisfacciones personales largamente acariciadas. Pero esto no se produce siempre así. Hay muchos que no saben o no pueden canalizar sus energías o su saber hacia un mejoramiento social.

El incremento de servicios, que ese permanente crecer trae aparejado, facilita el fluir del dinero y al haber siempre interés en captarlo, se podrá llegar al empobrecimiento de quienes no supieron orientar prudentemente sus ingresos o, por el efecto de demostración, dar lugar a consumos excesivos o mal aprovechados.

Puede ser que inicialmente la mano de obra deba ser totalmente trasladada desde otros lugares. El personal militar es, en ese sentido, bastante apto, pues está espiritual y técnicamente preparado para ello. Pero estará desarraigado del medio mientras su solo interés sea el que motivó su sacrificio. Para disminuir éste y aumentar aquél, es conveniente que su familia pueda obtener también estímulos y ello se conseguirá, entre otras formas, cuando pueda conseguir las fuentes de trabajo que transformen su sacrificio en un sensible mejoramiento económico y social.

Tras ellos vendrá paulatinamente la población civil y sus móviles serán esos mismos, aunque diferentemente graduados.

La permanencia en el futuro dependerá en alguna medida de la posibilidad de arraigamiento pero, fundamentalmente, de vislumbrar un futuro promisorio para su descendencia, especialmente cuando ésta no comparta o no sepa compartir el sacrificio de sus antecesores y no hayan sido adecuadamente incorporados, mental y materialmente, al quehacer institucional.

En un medio relativamente desarrollado, industrializado incipientemente, con mano de obra especializada y competente, psíquicamente predispuesto al progreso, comienza entonces la carrera de los inversores extraños a ese medio y que, en busca de beneficios, encuentran ahí un mercado de trabajo apto y que nuevamente, pero en escala mucho mayor, vuelve a competir por buenas remuneraciones.

Campo económico

No es comparable en detalle el funcionamiento de una base con el de una empresa, pero sí es válida esta comparación cuando se trata de

que ambas funcionen con el máximo de eficiencia, obteniéndose en éstas el máximo de lucro (aunque pueda esconderse esta finalidad bajo otros pretextos), y en aquéllas el máximo de servicios que aumenten la operabilidad de las unidades en combate, la mayor versatilidad y la mayor seguridad; todo con costos razonables y con tendencia a disminuir. El costo de instalación y mantenimiento de las primeras es muchas veces un factor totalmente secundario, ya que la seguridad del país y el bienestar de sus habitantes pueden justificar gastos que para la instalación de una empresa pueden considerarse desmedidos. Además, las empresas valoran, en función del lucro, la obtención económica de energía, las facilidades de comunicación, la obtención de mano de obra, las cargas fiscales o facilidades impositivas, el mercado para sus productos, las industrias complementarias existentes o que puedan generar la competencia, etc. No es éste el caso para las bases, pero tampoco es el caso dejar totalmente relegadas esas circunstancias, haciendo total abstracción de su permanente evolucionar.

Hablamos inicialmente de planificación y volvemos aquí con este aspecto. La planificación inicial debe actualizarse. No tiene sentido establecerle límites, pero sí es necesario señalar aspectos que hay que tener en cuenta. Uno de esos aspectos es el económico, que con el correr de los años puede llevar a mostrar como totalmente inadecuadas las primitivas premisas que justificaron en su momento una dada inversión de capital humano y material. Las inversiones producen casi siempre un efecto multiplicador, pero ese efecto, cuando ellas han llegado a valores exagerados, pueden significar una pérdida por existencia de un excesivo capital parado e inactivo. Es pues necesario el ordenamiento de la economía en función del espacio, para adecuar permanentemente los medios a utilizar en la obtención, en forma aceptable, de los objetivos perseguidos.

Es que siempre existen circuitos económicos que adquieren una dimensión determinada, según el tiempo y lugar en que se producen. En el caso de las ciudades nacidas al lado del establecimiento militar, ese flujo fue inicialmente pobre pero, con el correr del tiempo, con el incremento demográfico, con la formación de capitales, fue adquiriendo una nueva dimensión proporcional a las actividades que ahí se desarrollaban.

La economía local nunca es la imagen de la economía nacional, ni tiene por qué serlo, excepto en países extremadamente pequeños. Pero cuando el país es grande, con una estructura económica diversificada, con deseos de desarrollarse integralmente, se producen localizaciones en centros o polos de atracción o de desarrollo que en el marco regional tienden localmente y en ciertos aspectos a ser relativamente autosuficientes. No es posible delimitar con absoluta certeza los campos de

influencia o de dependencia que una base ejerce o tiene sobre la región donde está ubicada, pero sí es conveniente tener permanentemente presente que esa zona varía en el tiempo y que fuentes de recursos que en un momento dado pudieron haber sido convenientes o aceptables, pueden dejar de serlo en un momento posterior. Es necesario, por lo tanto, ir buscando permanentemente vinculaciones funcionales que permitan una sucesiva interrelación e integración con las tareas que deba realizar la base. El crecimiento llevará, desde una primitiva y relativa independencia, a una multilateralidad de vinculaciones que permitirá, desde el punto de vista económico, una gran flexibilidad en la obtención de recursos, y desde el punto de vista de la seguridad, una disminución de las vulnerabilidades, por una gran dispersión en la obtención. Esto siempre que no estén acompañadas por serias fallas en los sistemas de transportes de materiales o energía.

Ese progreso traerá ciertas complicaciones, pero ello se debe ver compensado en los niveles superiores de la conducción militar, por el conocimiento adecuado de las necesidades y de la forma de satisfacerlas, pero no pensando con un criterio autárquico sino proyectándose hacia el medio ambiente de donde pueden obtenerse los recursos, quizás a menores precios, en menos tiempo y en condiciones de calidad predecibles con un adecuado conocimiento previo del mercado local y un adecuado control del cumplimiento de las normas técnicas o especificaciones que en cada caso correspondan. Esto puede incluso permitir disminuir el capital productivo al contar con menores *stocks* y con menos cantidad de locales para almacenamiento, impidiendo también la obsolescencia de los materiales depositados. Puede llevar también a una disminución de la mano de obra propia destinada a controlar o transportar, a una mayor elasticidad en las decisiones, etc. Además, originará una mayor posibilidad de obtener mano de obra adicional en situaciones de apremio por medio de contrataciones momentáneas. En determinados casos, podrá llevar a una disminución del efecto acelerador, pero siemple llevará al conocimiento integral de las fuentes de aprovisionamiento en el contacto con el medio externo que permitirá, llegado el caso, una adecuada movilización. Debe tenerse presente que los organismos de suministros en la guerra, al multiplicarse las necesidades materiales, deben recurrir a fuentes externas de obtención. La transformación que se necesita debe irse previendo con anticipación, para evitar los conflictos e improvisaciones de último momento.

Además, hay que pensar que es imposible conocer todas las necesidades logísticas hasta en sus menores detalles. Esa razón justifica plenamente la elasticidad de los niveles y la simbiosis o incursión hacia el medio externo para satisfacerlas.

Pese a todo lo dicho, admitimos que no pueden establecerse reglas fijas y que en casos determinados puede ser necesario contar con gran-

des *stocks,* con capitales fijos improductivos, con una mano de obra que cumpla en determinado momento tareas totalmente ajenas a las que correspondan. Las coyunturas políticas y económicas son las que señalarán el camino adecuado indicando: qué hay que hacer, y cuánto, cómo, quién, para quién, cuándo y dónde y a qué costo.

Campo social

Dentro de éste hay que considerar varios aspectos que contribuyen al bienestar del hombre en todos los aspectos.

No sólo las industrias se desarrollan. También evolucionan los sistemas de comunicaciones, los establecimientos educacionales, los institutos de investigaciones, las dependencias que buscan información y las clasifican, las bolsas de trabajo, los centros de esparcimiento, las dependencias estatales o privadas dedicadas al bien público en aspectos específicos, etcétera.

Desde el punto de vista laboral, las bases necesitarán o no mano de obra calificada. La especializada bien remunerada y que contribuye realmente a la función específica de las bases, debe estar complementada por la que sirve para aquellos servicios complementarios.

Al final de la escala será necesaria la mano de obra versátil, que puede ser obtenida fuera de la organización y que además es fácilmente reemplazable, pero garantizándose siempre los medios para su propia continuidad. Aquí es conveniente una organización con una adecuada flexibilidad que permita absorber esas contingencias.

Los hombres, en general, se desactualizan en sus conocimientos y a medida que pasa el tiempo son reemplazados por personal con una mejor o simplemente distinta base cultural o técnica. Debe preverse su reemplazo adecuado, sin olvidar que con su sacrificio inicial hicieron posible el avance de la institución.

Muchos de ellos aprovecharán sus conocimientos y experiencias pasadas para volcarse en las industrias artesanales locales, si no pudieran constituirse ellos mismos en empresarios. Aquí debe tenerse en cuenta que las posibilidades de ascenso y las necesidades de personal apto, son mayores en una empresa nueva en pleno desarrollo que en otra antigua y bien afirmada. La política salarial, la sensación de inseguridad, de frustración, de espíritu institucional, la moral, son factores que deben estudiarse también en un nivel local, ya que ese mercado es el que sufre directamente cuando ellos son negativos.

Dentro de este campo queremos incluir los aspectos sanitarios de la población empleada en las bases y de sus familiares, aspectos que también requieren en muchos casos un redimensionamiento basado en las

disponibilidades de centros asistenciales, de profesionales generales y especializados, y de medios materiales para atender a las necesidades crecientes de una población en desarrollo integrada por hombres que envejecen, todo lo cual trae aparejadas servidumbres, cargas y especializaciones que se pueden prever.

Aquí es conveniente la derivación hacia esos centros particulares de parte de la atención, descentralizando la primitiva concentración asistencial que se justificó al no existir un mercado redituable para satisfacer esas atenciones. Además, interviene aquí el deseo, generalmente insatisfecho en una medicina estatal o socializada, de que cada enfermo busque al médico a quien le tiene más confianza, sin que esto signifique abrir juicios de valor.

El aspecto cultural puede y debe llevar a una paulatina integración con el medio ambiente próximo, especialmente para aquellos aspectos que atañen a la investigación y desarrollo que puedan obtenerse con la adecuada intervención de organismos especializados, como pueden ser las universidades, institutos de investigación o de formación de material humano, llegándose en última instancia a una total integración regional para ir superando el primitivo aislamiento.

Las becas deben darse con criterio de recuperar la inversión, aunque en este aspecto se puede ser amplio, ya que en general se reinvierten en el país. Y aquí debe saberse aprovechar las posibilidades locales para mejorar el nivel de capacitación del propio personal.

El empleo del ocio, como terapéutica mental, significa contar con centros recreativos que deberán irse integrando de a poco al mismo medio social externo en evolución.

Campo tecnológico

En un momento dado, un determinado estado de la técnica puede justificar una cierta inversión de capital que quizás en poco tiempo resulte totalmente improductiva.

No está en tela de juicio si ello resulta aceptable. Sólo queremos señalar que las innovaciones tecnológicas generan de por sí otras, produciéndose en este campo una multiplicación de efectos aún no calculados y que dependen a la vez de factores humanos y materiales (educación, capital, espíritu de empresa, etcétera).

No puede haber una empresa, por más multidimensionada que ella sea, que pueda absorber sin riesgos esos cambios. Por eso es que se justifica la descentralización hacia el medio externo, cuando ese avance alcance un determinado estado en que resulte inaceptable su adaptación.

El intercambio cultural ya mencionado permitirá la adaptación de las técnicas necesarias para beneficio mutuo.

Cuanto mayor sea el desarrollo tecnológico, más probabilidades habrá de inversiones y por lo tanto de evasión de mano de obra capacitada.

A esta competencia debemos considerarla como un importantísimo auxiliar de nuestra misión, al generar fuerzas que de otra forma estarían latentes.

Conclusión

Todo esto nos lleva a concluir que, si bien inicialmente el criterio de autosuficiencia pudo haber sido imperativo, debe haber ahora la necesaria y adecuada flexibilidad en la organización, en las tareas de investigación y desarrollo, en la asignación de funciones y tareas a realizar por las bases en el cumplimiento de su misión específica, para que estén preparadas para sufrir los cambios que las circunstancias que integran el marco socio-económico que las rodea vayan señalando en el curso del tiempo y no estar sujetas solamente a los cambios que le imponen las variaciones políticas y tecnológicas consideradas aisladamente.

Ese progreso puede hacer necesaria una paulatina descentralización, basada en el conocimiento de las empresas, organismos e instituciones más aptos para colaborar en el cumplimiento de la misión y que hasta permita estimularlos para colaborar en forma efectiva con las autoridades responsables de tomar decisiones en los puntos más cercanos a donde ello se haga necesario, teniendo presente el cambiante marco local y sin caer en una inútil burocracia que lleve a confundir el fin y los medios. De todos modos, en la propia organización deben mantenerse los caudales humanos, financieros, culturales, científicos y tecnológicos que por absoluta falta de redituabilidad y por razones de seguridad no pueden volcarse al exterior. La organización en sí debe ser capaz de atender a todas las necesidades, no tanto por su tamaño sino por su capacidad de gestión.

Bibliografía consultada

OLAF BOUSTEDT Y HERBERT RANZ: *Metodología de la investigación regional.*

R. DICKINSON: *Ciudad, región y regionalismo*.

J. SERVAN SCHREIBER: *El desafío americano.*

CARLOS J. MARTÍNEZ: *Economía y defensa.*

D. STAMP: *Geografía aplicada.*

P. A. SAMUELSON: *Curso de economía moderna.*

J. F. DUE: *Análisis económico.*

R. NURKSE: *Los problemas de la formación de capital.*

BARRÉ: *Economía política.*

A. D. HIRSCHMAN: *La estrategia del desarrollo económico.*

A. MARCHAL: *Estructuras y sistemas económicos.*

ASHTON : *La revolución industrial.*

MARIA PITA

La Mujer que Venció a Drake

Por el Capitán de Fragata Auditor
HÉCTOR JORGE ESCOLA

El 4 de mavo de 1589 se presenté frente a La Coruña una escuadra, compuesta por cerca de 80 naves, cuyo almirante era Sir Francis Drake, el implacable enemigo de los españoles. En esta ocasión, Drake pretendía apoderarse de la ciudad, iniciando así una corta campaña en apoyo del pretendiente al trono de Portugal, que entonces detentaba Felipe II de España.

Las fuerzas inglesas atacaron La Coruña, regularmente defendida, consiguiendo abrir una brecha en sus murallas. Cuando la victoria parecía decidida en favor de Drake, la acción de una mujer, María Pita, que atacó a los ingleses blandiendo la espada de un soldado muerto, retemplando el ánimo de los españoles con su ejemplo, hizo cambiar la suerte de la batalla, siendo derrotados los ingleses, que se retiraron tras sufrir fuertes pérdidas.

La figura de María Pita, ejemplo de su raza, es recordada en su hazaña, mezcla de historia y de leyenda.

Amanece. Es el 4 de mayo de 1589 y las primeras luces del dia tiñen con matices rojizos los aguas del Atlántico, como si fueran una premonición.

Emplazada en una pequeña península, limitada al Oeste por la amplia ensenada del Orzan y al Este y Sudeste por la ría de su nombre, se encuentra La Coruña, una de las ciudades más importantes del antiguo reino de Galicia, constituida desde larga data en el emporio comercial de la región gallega y de sus vecindades.

En un promontorio existente en la parte Sudoeste de la península y lindando con el campo de la Estrada, se levanta la llamada Ciudad Vieja, encerrada dentro de su recinto amurallado, que domina la entrada del amplio puerto allí existente.

Exigua ya la Ciudad Vieja para contener una población activa y siempre en crecimiento, se fue extendiendo hacia el Sur el barrio de la Pescadería, no desprovisto de algunas defensas, y que hoy se ha constituido en la denominada Ciudad Nueva.

Protegiendo la entrada del puerto, en un pequeño islote cercano a la costa, se perfila el fuerte o castillo de San Antón, por cuyas troneras asoman sus bocas de bronce los cañones que habrán de cerrar el camino al enemigo que quiera forzar aquel acceso.

La Coruña tiene ya, en ese entonces, una historia brillante, que registra, incluso, importantes hechos de armas.

Visitada por los fenicios, éstos levantaron en las proximidades del puerto, como guía segura para sus naves de comercio, el Faro o Torre de Hércules, restaurado en tiempos del emperador Trajano por el arquitecto romano Cayo Servio Lupo.

Los griegos conocieron el emplazamiento coruñés, y los romanos impusieron allí su dominación, valorando la importancia que para su comercio tenía ese asiento, al punto de que Claudio Tolomeo, con gran visión, llamó a la ciudad, entonces de regular desarrollo como tal, el Gran Puerto.

La Coruña había soportado el ataque de los piratas normandos, durante las correrías que éstos, periódicamente, llevaban a cabo por las costas gallegas, rechazándolos siempre con fuertes pérdidas, llegando a escarmentarlos al punto de que, tras tres asaltos fallidos, no volvieron a pretender esa conquista.

En el año 997 una fuerte armada, comandada por el más célebre y popular de los caudillos de la España árabe, Almanzor, o sea el *Invencible* o *Vencedor*, intentó la empresa, pero la valiente resistencia de los coruñeses le obligó a desistir de ese empeño.

En 1386, cuando ya la ciudad había expulsado a los portugueses —que por un tiempo se adueñaron de ella—, Juan de Gante, duque de Lancaster, que había casado con una de las hijas de Pedro I de Castilla y pretendía hacer valer sus derechos al trono, se presentó frente a La Coruña, con 26 galeras, buscando apoderarse de la plaza. La defensa de la ciudad, dirigida por Fernán Pérez de Andrade, llamado el *Bueno*, fue tan eficaz, que el inglés debió retirarse vencido, concluyendo finalmente por vender sus pretendidos derechos, tras una campaña poco feliz, regresando a Inglaterra.

Durante la Guerra de las Comunidades, La Coruña adquirió importancia, por haber celebrado Carlos I, dentro de sus muros, una de sus entrevistas con los comuneros.

De su puerto zarpó el rey Don Felipe, acompañado por una brillante escuadra de 80 naves, cuando se trasladó a Inglaterra para contraer matrimonio con la reina María.

A La Coruña llegaron también e hicieron fondo en su puerto, cansadas y maltrechas, algunas de las naves que habían integrado la hasta poco antes llamada Armada Invencible, destruida más por la furia de los elementos y las circunstancias, que por las carronadas de los enemigos.

Toda esta historia gloriosa estaba presente, esa mañana del 4 de mayo de 1589, en la mente de don Juan de Pacheco, marqués de Cerralbo, descendiente de una ilustre familia cuyo tronco, Fernán Jeremías, había acompañado al duque de Borgoña, primer conde de Portugal, en la conquista de este reino.

Y esas remembranzas se le hacían más vividas al marqués de Cerralbo ahora que, desde una atalaya del castillo de San Antón y en su carácter de gobernador de La Coruña y jefe de la reducida guarnición de la plaza, avizoraba la armada que, mostrando el pabellón inglés, se aproximaba lentamente hacia el puerto, desplegada en batalla.

La llegada del enemigo no le tomaba enteramente de sorpresa, pues algunas noticias había tenido, aunque vagas, de una pretendida expedición depredadora que los ingleses preparaban contra las costas ga-

llegas, como contrapartida natural del fallido ataque de la Armada Invencible.

Pero allí aparecían ahora cerca de 80 naves, todas bien armadas y pertrechadas, y en cuyas cubiertas se alistaban cerca de once mil hombres de desembarco, mandados por el general Henry Norris.

Lo que por sí sólo hace aumentar la tensión y acrecer el peligro, es saber que el almirante de aquella armada no es otro que sir Francis Drake, el pirata cuyo nombre, escarnecido y temido por los españoles, hace pensar en asaltos terribles, saqueos sin piedad, matanzas y desastres sin cuento.

Y es exacto. Al frente de las fuerzas inglesas está Drake, poco antes ennoblecido por la reina Isabel, en compensación de los importantes servicios rendidos a su patria.

Francis Drake se acerca, por entonces, al medio siglo de vida. Su existencia, desde que de joven empezó sus correrías al lado de su pariente John Hawkins, traficante de negros y corsario aprovechado, ha sido una aventura continuada, corriendo tocios los mares y llegando a ser el segundo en dar la vuelta al mundo navegando en su legendario «Golden Hind», repitiendo así la hazaña consumada por Juan Sebastián de Elcano.

Hawkins había inculcado a Drake el odio a todo lo que fuera español y este sentimiento se volvió en el joven una obsesión que rigió su vida, sobre todo después del descalabro sufrido en el ataque a San Juan de Ulloa, en el que Drake perdió toda su hacienda.

Tras esa derrota, el pirata había jurado vengarse de los españoles y se consideraba en guerra personal con ellos, aun cuando sus respectivas naciones estuvieran en paz.

Y por cierto que Drake había cumplido su juramento. En una serie increíble de sucesivas campañas, jalonadas por espléndidas victorias, golpes fallidos y derrotas, había atacado y destruido todo lo que era español: ciudades saqueadas e incendiadas, navios robados y hundidos, presas riquísimas, rescates importantes, vidas y fortunas quebradas por su furia insaciable. Nombre de Dios, Cartagena de Indias, Valparaíso, El Callao, Santo Domingo, Panamá, Vigo y otros lugares, fueron el escenario donde su valor y denuedo, tantas veces puestos a prueba, le habían conquistado gloria y riquezas.

En 1589 quiere Drake dirigirse nuevamente al lugar de sus correrías, quiere retornar al Caribe para infligir otros golpes a los españoles. Zarpa de Plymouth con esa armada que ahora está frente a La Coruña. Pero, ¿por qué ese desvío de la ruta? Es que Drake, seguro de sus fuerzas y envanecido por sus últimas victorias, quiere primero incursionar en la política —siempre tratando de perjudicar a España— apo-

yando a Don Antonio, prior de Grato e hijo natural del infante clon Luis de Beja, en sus pretensiones, hasta entonces infructuosas, de recobrar la corona de Portugal, que ciñe las sienes de Felipe 11 de España.

La meta de la expedición es, pues, el Caribe, pero previamente Drake hará una diversión en las costas gallegas, causará el mayor daño posible a sus establecimientos, y apoyará la marcha de Don Antonio hacia Lisboa. Todo será sencillo y fácil, cuestión de pocos días. Y luego, la aventura de siempre: el océano meciendo las naves, bien apoyadas en el viento que las lleva a la riqueza y a la victoria, en medio de pendones españoles doblegados.

Ya están frente a La Coruña. Mientras que a Drake todo se Je aparece como favorable y simple, a don Juan de Pacheco la jornada que se inicia le parece difícil y complicada.

En efecto: son muchas las naves enemigas avistadas y son muchos Jos hombres que, sin duda, estarán destinados al ataque. En cambio, sabe bien el marqués de Cerralbo que son muy reducidas las tropas regulares con que cuenta y no tan sólidas las murallas y defensas que puede oponer al intento invasor.

Pero además está Drake, adversario terrible que estará lucubrando vaya a saber qué planes de ataque y de saqueo.

Pero el marqués no se arredra. Con lo que tiene, mucho o poco, luchará hasta el fin, manteniendo en alto el honor español. Tampoco le teme a Drake. Respeta a este formidable adversario, lo valora con justeza, pero sabe que un hombre valeroso vale lo que otro y que no es con la fama de días pasados sino con el esfuerzo de hoy con el que habrá de lucharse. Y, además, si Drake fue vencido otras veces ¿por qué no puede serlo ahora?

Con este orgulloso pensamiento bullendo en su mente, el marqués retorna a la Ciudad Vieja para poner en ejecución la defensa.

La noticia ya ha corrido y los vecinos de La Coruña miran las velas de las naves inglesas, que se van acercando amenazantes. La excitación más viva ha hecho presa en todos.

La calle de las Henerías, la plazuela de Santa Bárbara, donde se levanta el convento del mismo nombre, la plazuela de Santa María, con la Colegiata de Santa María del Campo, las calles de San Francisco y San Carlos, todos los lugares de la ciudad, en fin, son escenario de vivas reuniones, en las que los coruñeses, enfrentados al peligro inmediato, muestran su decisión de defender el solar en que viven, sus vidas y sus haciendas.

Los hombres, sin orden pero con empeño evidente, marchan a unirse a las tropas de la guarnición. Piden armas y municiones. No tienen

el hábito ni la disciplina de los soldados, pero van a luchar por lo suyo, y quieren defender a sus mujeres y a sus hijos.

El marqués de Cerralbo recibe con alegría aquel apoyo que tan oportunamente le llega. Y trata de organizar a esa milicia, dándole rápidamente las instrucciones necesarias, dotándola con las armas de que dispone y poniendo a su frente a algunos soldados avezados, para que la dirijan y la sostengan en el combate.

Mal o bien, la resistencia está preparada. Todo es improvisado, pero el entusiasmo suplirá la experiencia. Los soldados, que en otras circunstancias habrían mirado con recelo y suficiencia a estas tropas bisoñas, ante la presencia de un enemigo que presienten superior, confraternizan con esos hombres que vienen a pelear a su lado.

Ahora, sólo cabe esperar. Espera don Juan de Pacheco, atento a cada novedad que le traen; esperan los hombres en las murallas, empuñando las armas y enfilando los cañones; esperan en el castillo de San Antón, decididos a no dejar entrar las naves inglesas en el puerto; esperan las mujeres, también, hincadas en los templos, musitando oraciones que piden la protección de Dios contra aquellos herejes.

Mientras tanto, Drake ha ordenado que sus hombres comiencen a desembarcar en diferentes puntos, para atacar la ciudad desde distintos lugares, tratando de enmascarar el ataque principal, y lograr así la ventaja de la sorpresa.

Los ingleses toman tierra ya en la playa de San Amaro, ya en El Juncal o en los Pelamios; puede que también lo hayan hecho, doblando la península y cubriéndose así de los vigías de la plaza, en la playa de Orzán, en la de Rinzor o en la de la Torre.

Las fuerzas atacantes marchan alegres y confiadas. Drake les ha dicho que aquello será fácil y el botín cuantioso, y si Drake lo ha dicho así será.

¡Alarma! ¡Alarma! ¡Alarma! Los vigías coruñeses gritan el aviso esperado, entre el estruendo de la fusilería y el griterío de los atacantes.

Las fuerzas de Drake, dirigidas por Norris, corren al asalto, con el vigor de siempre. Pronto terminará todo. Se saltarán las murallas, se matará a quienes pretendan oponer resistencia, y luego llegará la aventura sangrienta y lujuriosa del saqueo.

Los ingleses obtienen algunos éxitos parciales en el barrio de la Pescadería, pero al llegar a la Ciudad Vieja sus columnas son rechazadas. Allí está don Juan de Pacheco, marqués de Cerralbo, azuzando a sus hombres, entre el humo de los cañonazos y el resplandor de las espadas y los sables.

Truenan las baterías del castillo de San Antón y varias naves, al-

canzadas en el casco, donde los gruesos proyectiles abren amplias vías de agua, comienzan a hundirse, lenta pero seguramente. Otras se incendian, en medio de la desesperación de sus tripulaciones.

Drake y Norris contemplan todo aquello con tranquilidad. Son las secuencias naturales de la lucha. Los españoles pelean bien, pero la tenacidad y la experiencia de los ingleses se impondrá al fin.

Algunas de las columnas atacantes se retiran, para rehacerse. El combate ya ha dado sus frutos: la sangre de ingleses y españoles, de atacantes y defensores, se ha mezclado, con trágica ironía, en los bastiones y murallas, donde yacen tendidos, en ridiculas posturas, los cuerpos de quienes han pagado con la vida el precio de ese tremendo espectáculo que es la batalla empeñada.

Drake comprende que ha llegado el momento de lanzar el ataque general, el definitivo. Los españoles ya han sido golpeados y no podrán resistir este alud que ahora se dirige contra ellos.

Recrudece el estruendo de los fusiles, el estampido de las baterías y el gritar de los combatientes. No hay cuartel. Las espadas se hunden en los pechos y en los vientres y los sables desgajan cabezas y brazos, abriendo horribles heridas. La metralla barre las rampas y los fosos.

A pesar de las pérdidas que sufren, los ingleses avanzan, avanzan siempre, estrechando el cerca de la ciudad. Una mina bien colocada abre en las murallas la brecha que todos esperan y los atacantes se lanzan por allí como un torrente incontenible.

Don Juan de Pacheco, advertido del hecho, comprende que la situación se torna desesperada para la ciudad. Las tropas regulares se sostienen aún, pero las improvisadas milicias, ante aquel contraste, ante el horror de la lucha cuerpo a cuerpo, comienzan primero a retroceder y luego a desbandarse.

No hay nada que hacer. El marqués de Cerralbo grita un juramento, al convencerse de que Drake, una vez más, saldrá vencedor.

¡Pobre ciudad! Nada la salvará. Sus edificios serán arrasados, sus riquezas robadas, sus defensores asesinados, sus mujeres vejadas. La Coruña sentirá en sus entrañas el ultraje desgarrador de los hombres de Sir Francis.

Pero don Juan de Pacheco ignora, en aquel instante, que no todo está perdido, que la raza española, tan pródiga en héroes, hará surgir de su seno, como por arte de milagro, la figura de una heroína que será luego recordada para siempre: Doña María Mayor Fernández de la Cámara y Pita, conocida popularmente como María Pita.

¿Quién es esta mujer? ¿De dónde ha salido para venir a cumplir su raro destino? María Pita vive en La Coruña y está casada con don Gregorio Rocamunde. Toda su vida anterior nos es desconocida. No

sabemos dónde ha nacido, ni cuáles fueron los orígenes de su familia, ni tenemos tampoco una segura descripción de su persona. Simplemente está allí, ese 4 de mayo de 1589, en que nace a la historia y a la admiración de los coruñeses y de España. Es una de las tantas mujeres que asisten al ataque de Drake y sus hombres, que contemplan la lucha cercana y sienten su fragor.

Pero María Pita no se ha conformado con rezar en algún templo de la ciudad, mientras la batalla acrece. Ella ha seguido a su esposo, lo ha acompañado hasta las murallas, justo allí donde se ha abierto la brecha, y lo ha visto caer para siempre, en medio de un cieno rojizo, formado con su propia sangre.

María Pita comprende el horror del momento. Sus facciones, que dicen que eran hermosas, traslucen su dolor inmenso. Pero dentro de su ser, una reacción terrible se efectúa. Todas sus fibras arden por el amor al suelo que se está defendiendo.

¡Los ingleses no pueden vencer! ¡Aquel pirata odiado, aquel sanguinario insaciable, aquel Drake no debe entrar en La Coruña! Así se dice María Pita, una y otra vez, y así resuena en su cerebro.

Pero, ¿por qué huyen aquellos hombres que defienden las murallas? ¿Por qué ceden el paso, en vez de cerrarlo con sus cuerpos? ¿Por qué no mueren todos allí, rindiendo su último tributo a la ciudad que los ha cobijado?

¡Qué vergüenza! María Pita comprende, tal vez por inspiración divina, que allí y en ese momento todo se juega. Si los defensores no vuelven sobre sus pasos, si no contraatacan con vigor sostenido, todo se ha perdido. Necesitan una bandera y un ejemplo que retemple sus almas. ¡María Pita será esa bandera y ese ejemplo!

Sin vacilar, arranca la espada y la rodela de un soldado muerto y en el preciso instante en que un inglés, que según la leyenda es el hermano del general Norris, va a plantar en la muralla la bandera del invasor, como señal de la victoria, María Pita se lanza contra él, lo derriba de un certero mandoble y apoderándose de la enseña enemiga arenga a sus paisanos, con esa inspiración magnífica de los grandes momentos, haciéndoles ver que no han hecho lo que ha podido hacer... ¡una mujer! Luego, volviéndose a los más cercanos, grita con voz aguda: *¡El que tenga honra, que me siga!*

¡Y la siguen! Los que huían, vuelven presurosos; los que vacilaban, sienten renacer su coraje; los que se creían perdidos, recuperan la fe en sus fuerzas.

La voz de María Pita resuena como una campana, cubriendo el estrépito del combate: *¡El que tenga honra*, *que me siga!*

La heroína se lanza hacia la brecha, en poder de los ingleses, y allí

la lucha se torna tremenda. Nadie quiere ceder. Con los dientes apretados, matan y mueren. Pero los españoles, poco antes casi derrotados, centuplican sus esfuerzos, pelean con rabia, con desesperación, con un total desprecio de sus vidas.

Es que allí, en primera fila, manejando con bravura su espada, está esa mujer, esa María Pita que repite y repite: *¡El que tenga honra, que me siga!* Y los españoles tienen honra, y la visión increíble de la heroína, que los acicatea de continuo, los envuelve en un furor incontenible. ¡Adelante!, dice María Pita. Y van adelante, siempre acidante. Uno cae, y ya hay dos para cerrar el claro.

Los hombres de Drake no pueden sostener por más tiempo aquel continuo embate... ¡y retroceden! Retroceden porque están vencidos, vencidos por María Pita.

Don Juan de Pacheco, envuelto también en esa aureola de gloria que ya se vive, ha reorganizado la defensa y todos los coruñeses, galvanizados por lo que han visto, han vuelto caras al enemigo y lo han arrollado en todas partes.

Drake y Norris comprenden, no sin estupor, que la partida está perdida. Lo que prometía ser una fácil conquista, se ha trocado en un desastre, pues en torno a las murallas de La Coruña han caído más de mil quinientos de sus hombres.

Hay que levantar el cerco y volver a las naves. Los ingleses, ante la evidencia de la derrota, se retiran en buen orden a las playas circundantes y se reembarcan, buscando el asilo protector de sus navios.

La batalla ha terminado y Drake queda vencido. Los coruñeses no pueden creer en lo que han hecho. El marqués de Cerralbo siente el sabor dulce de la victoria. María Pita los ha salvado a todos. Ella y sólo ella ha hecho el prodigio de trocar la derrota inminente en victoria.

Las velas inglesas se alejan hacia el horizonte. Los últimos disparos de los cañones del castillo de San Antón aún resuenan, cuando toda la ciudad festeja alborozada el triunfo que se ha logrado. Las campanas de los templos repican sin cesar, llevando a los cielos el agradecimiento de aquella población que, en un momento, se sintió perdida. Todos ríen, todos cantan, todos vivan al rey y a España.

Pero el primer lugar, en el corazón de estos coruñeses, está hoy reservado para María Pita, para su heroína, para la mujer que ha valido por mil hombres.

Drake ha huido, rumiando su derrota. En un acto de cruel venganza, ha incendiado, al retirarse, el barrio de la Pescadería y luego, sin causa y sin objeto, incendia igualmente la ciudad de Vigo, totalmente indefensa. Después, retorna a Inglaterra.

La vida de Drake va a cambiar. La acción de La Coruña, por extrañas circunstancias, marca el comienzo del declive de su carrera. En Plymouth, donde arriba, su prestigio sufre un rudo golpe. Quienes le odian o le envidian, que son muchos, dicen abiertamente que Drake ha sido vencido por una mujer. ¡Drake vencido por una gallega!

Las bromas más bajas, las calumnias, los comentarios intencionados, los agravios solapados, circulan sin piedad. Los grandes servicios prestados por sir Francis a su patria, antes tan ensalzados, ahora quedan atrás. Muchos sacan partido de esta derrota de hoy para tratar de hundir su valimiento ante la reina Isabel.

Drake hace oídos sordos a todas estas intrigas. No puede descender a mezclarse en tan ruines manejos. Confía en su suerte, pensando que una victoria futura borrará toda esa miseria.

Sin prisa, con la precaución y el cuidado de costumbre, repara sus naves, completa las tripulaciones y se reabastece para una larga expedición.

El 28 de agosto de 1594 zarpa otra vez, rumbo al Caribe, a las fabulosas Antillas, siempre ambicionadas.

¡Pobre Drake! Ignora que su suerte se ha terminado y que este viaje será para él, como para John Hawkins, que le acompaña, el viaje sin regreso. Ambos miran perderse en la lejanía las costas de Inglaterra y no presienten que no las verán más, que pronto no habrá nuevas singladuras para ellos.

El 12 de noviembre de 1594, frente a Puerto Rico, mientras se pelea, muere Hawkins, agotado por la enfermedad, en su estrecho camarote. Drake lo siente pero la acción no admite intervalos y la campaña sigue.

Sir Francis, siempre tan robusto, no se siente bien. Lo atacan dolores agudos en el vientre, fiebre, deposiciones sanguinolentas. Es la disentería —mal endémico de los trópicos— que lo está matando, más certeramente que el plomo o el acero de los españoles, de los que siempre escapó.

Y el 9 de enero de 1595 Francis Drake muere. Muere en el mar, al frente de su buque, la bandera en alto y los cañones listos.

Todos sus hombres le lloran. Su cadáver, encerrado en una caja de plomo, es arrojado a las aguas del Caribe, de ese Caribe que siempre soñó, a los 9º 3' de latitud norte, en la bahía de Portobelo.

La leyenda sostendrá, más tarde, el rumor de que murió envenenado. ¡Es que una vida guerrera y violenta no puede tener, en la imaginación popular, sino un final también violento!

Mientras tanto, ¿qué ha sido de María Pita, la gallega que venció a Drake?

Pasada la hora de la exaltación y de la gloria, ha vuelto a la rutina de todos los días, enfrentando las angustias de su viudez. Su vida vuelve al anonimato y se pierde entre el común de las gentes.

El rey Felipe II, sabedor de la hazaña de María Pita, la ha premiado con el grado y la paga de alférez de los tercios reales, merced de la que gozó durante toda su existencia y que Felipe III perpetuó a favor de sus descendientes.

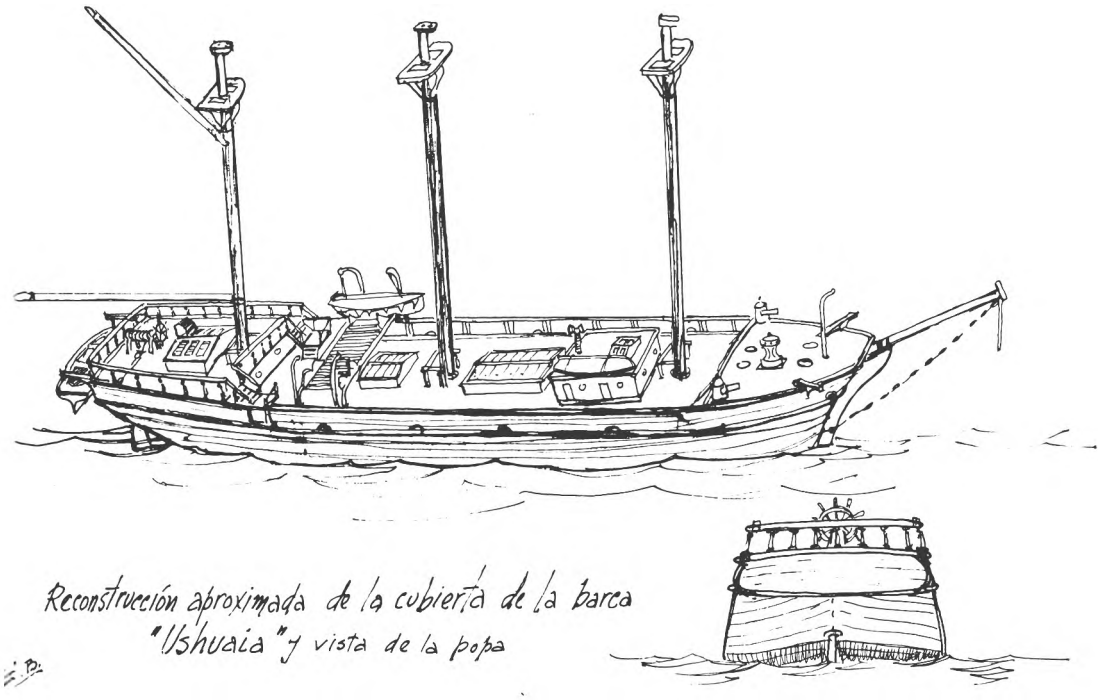
¿Cómo terminaron los días de María Pita? No tenemos constancia de ello. Pero no importa: toda su vida quedó resumida en esas horas heroicas del 4 de mayo de 1589. Nació y existió para vivir ese instante, para cumplir ese destino, y como un meteoro, brilló un momento para perderse luego.

Pero La Coruña no la olvidó y todos los años consagra una festividad para rememorar aquellos acontecimientos. Una plaza de la Ciudad Nueva lleva su nombre, y una sencilla lápida señala al viajero la casa donde vivió.

María Pita es ejemplo de la raza. No es la primera ni la última de las heroínas españolas, conocidas o anónimas. Y es la antecesora lejana de esas mujeres gloriosas de nuestra propia historia: Martina Céspedes, Manuela Pedraza, Juana Azurduy de Padilla.

En el relato de la hazaña de María Pita se mezclan, sin duda, la historia y la leyenda. ¿Hasta dónde llega una, hasta dónde la otra? Es difícil saberlo. Pero historia o leyenda, la figura de esta mujer está en el recuerdo de todos aquellos que saben que a los humildes y a los débiles, de corazón fuerte, les está reservado, a veces, por designio de Dios, el halago de cumplir hazañas que parecían imposibles.

Ahí queda retratada, para nuestra admiración, María Pita, la mujer que venció a Drake.



Las Barcas Carboneras de la Armada 1888-90

(y los recuerdos de la vela)

Por el Capitán de Ultramar EMILIO BIGGERI
Pintor marinista de la A.R.A. (H)
Adscripto al Depart. Estudios Históricos Navales

Se trata de una información documental de la formación de la Junta Superior de Marina y de la adquisición y actuación de cuatro barcas destinadas originariamente a depósitos de carbón para la escuadra, sus comandos y recuerdos de los últimos veleros argentinos en la marina mercante, con el objeto de mantener cierto grado de lirismo en nuestras cosas del mar.

Existen barcos que, como las personas, están destinados al anonimato y al olvido, a pesar de que cumplieron funciones de relativa importancia o cuya actuación permite explicar y reconstruir hechos o acontecimientos de interés general. Algo así ocurre con los buques que en un momento fueron conocidos en la Armada Argentina con el mote de *las barcas carboneras.* Este nombre puede hacer pensar a muchos en modestas embarcaciones, tan numerosas en los puertos hasta hace algunos años, destinadas al transporte o alije de carbón o entrega al costado de los buques.

En verdad la actuación de estos cuatro buques aparejados a "barca" no fue excesivamente heroica o brillante en lo que se refiere al aspecto militar o siquiera de la navegación pura, pero cumplieron una serie de comisiones interesantes y por ellas pasaron algunos de los jefes y oficiales que luego se destacaron en el servicio de la Armada. Por otra parte, no hay que olvidar que el buque elegido por el capitán Cook para sus célebres viajes de exploración, el «Endeavour», fue originariamente un buque carbonero de Whitby, tipo de buque que había mandado en el tráfico de la costa inglesa como capitán de la marina mercante, y que consideró más adecuado para sus largas navegaciones.

Muy pocas veces he visto mencionar estas cuatro barcas por autoridades que trataron de historiar la evolución de nuestra Armada, y creo que de su breve y modesta actuación surgen algunos datos de interés.

La historia comienza el 14 de enero de 1888, cuando por acuerdo de gobierno se forma la Junta Superior de Marina, siendo presidente de la Nación el doctor Miguel Juárez Celman.

Esta Junta Superior de Marina tuvo gran importancia, especialmente en lo que se refiere a la organización administrativa y económica de la escuadra nacional de su tiempo, resolviendo entre otras muchas cosas:

la anulación de compras de artículos navales en el país encomendándolos en Europa, con gran beneficio en los precios; unificó y reglamentó el servicio de luces y señales de los buques, y encargó a su delegado en Europa, capitán de navío Martín Guerrico, la compra de la vajilla reglamentaria para el servicio de los buques de la Armada, resoluciones que fueron confirmadas por un decreto firmado por Juárez Celman y los ministros general Eduardo Racedo, Eduardo Wilde, N. Quirno Costa y W. Pacheco.

La Junta Superior estaba presidida por el ministro de Guerra y Marina, general Eduardo Racedo, siendo vicepresidente el contraalmirante Bartolomé Cordero, y vocales los capitanes de navío Clodomiro Urtubey y Martín Guerrico, y los civiles doctor Estanislao S. Zeballos, ingeniero Guillermo White y don Francisco Seeber, desempeñándose como secretario el capitán de fragata Carlos M. Moyano y como jefes de secciones el capitán de fragata Leopoldo Funes y los tenientes de fragata Emilio V. Barilari, Eduardo Lan e Hipólito Oliva, siendo ayudantes los alféreces de navío Juan P. Sáenz Valiente y León L. Zorrilla.

En busca de organización y realizaciones económicas, la Junta comisionó al extranjero a alguno de sus miembros para la adquisición de materiales y barcos adecuados para el transporte y depósito de carbón en determinados lugares del litoral marítimo y fluvial, contemplando su porte y precio adecuados. Para ello fue designado el capitán Martín Guerrico y como secretario el teniente Emilio V. Barilari, los que partieron para Europa en junio de 1888.

Para ubicarnos en el ambiente y el tiempo, debemos recordar que en 1886 se había iniciado la construcción del puerto Madero y en 1889 se inauguraba la Dársena Sud. Hacia mediados de setiembre, Guerrico concretó la compra de 4.000 toneladas de carbón de Cardiff y cuatro barcas que se hallaban en desarme en buen estado de conservación y de aproximadamente 1.000 toneladas de porte, al precio irrisorio, aun para la época, de 7.865 pesos oro, es decir, a 1.966 pesos oro cada una. ("La Nación", mayo 1889: *La misión de Guerrico en Europa)*. Estas embarcaciones fueron reunidas en Cardiff, cargándoselas con las 4.000 toneladas de carbón, para emprender luego viaje hacia Buenos Aires, al mando de los tenientes Onofre Betbeder y Guillermo Scott, llegados a Inglaterra a fines de octubre de 1888, debiendo las otras dos barcas llegar a Buenos Aires al mando de capitanes mercantes británicos contratados para esa misión.

El diario "La Nación", en el artículo citado, comenta muy favorablemente la operación, haciendo notar que con 101.665,57 pesos papel se adquirieron las 4.000 toneladas de carbón y los cuatro buques destinados a transporte y almacenado, capaces de estibar en total 6.000 toneladas para el consumo de la escuadra, en calidad de pontones.

"El carbón sólo, comprado en plaza a 23 pesos-tonelada" representaría 92.000 pesos, de modo que los buques resultaban a 7.865 pesos o sea 1.966 pesos cada uno, "el precio de un juego de velas". ¡Felices tiempos, en que a pesar de las dificultades económicas de la presidencia de Juárez Celman, no corroía al país y a las energías de los hombres el cáncer de la inflación que abate la moral y la iniciativa de los ciudadanos y por lo tanto el progreso de la nación, inflación que no tiene otro origen que la demagogia con que se maneja a los pueblos sin educación ni visión!

Los materiales navales y de equipo, vajilla, etc., fueron embarcados en el vapor de la Mala Real "Fagus", en el que regresó el capitán Guerrico. Los artículos de electro-plata, loza y lencería habían sido contratados directamente a las fábricas por el capitán de navío Rafael Blanco, el mismo que luego, como contraalmirante, sería uno de los prefectos marítimos más emprendedores: organizador y renovador, impulsor de las organizaciones de prácticos y de la marina mercante, siempre bien recordado y respetado por los viejos hombres de la marina comercial, por su espíritu de justicia y capacidad.

En el artículo de "La Nación" se elogia muy especialmente la actuación del teniente Barilari, por su desempeño en las compras en que intervino directamente ahorrando al Estada una suma considerable, encargándose al mismo tiempo de la concentración de los buques en Cardiff.

Las barcas, cuyas características damos más adelante, llegaron al país en el primer trimestre de 1889. Estos buques fueron denominados «Ushuaia», «Martín García», «Diamante» y «La Paz».

Entre tanto, es de hacer notar que ya en enero de 1890 el carbón comprado a 23 pesos-tonelada se cotizaba en plaza a 27,80 y 27,95, subiendo en marzo de 1890 a 44 pesos-tonelada.

La Junta de Marina estuvo en funciones hasta la revolución del 90, quedando disuelta después de cumplir altamente su misión de ordenamiento y disciplina administrativa, subsanando o modernizando antiguos vicios y hábitos de la vieja Armada.

Las *barcas carboneras* adquiridas poseían las características que detallamos a continuación, indicándose también algunas de sus comisiones y comandos.

La barca «Ushuaia»

CARACTERÍSTICAS

Dimensiones similares a la barca «Martín García», pero de casco de madera. Carecemos de datos sobre eslora, manga y puntal. Capacidad de carga: 1.069 toneladas de carbón.

Arboladura y aparejo:

Trinquete: Palo macho, mastelero y mastelerillo de pinotea. Vergas de trinquete, velacho, juanete y sobre de pinotea.
Mayor: Similar al trinquete.
Mesana: Palo macho de hierro, mastelero, botavara y pico de pinotea.
Bauprés: De pinotea, así como el botalón de foques y el moco.
Jarcia fija: De alambre.
Velas: Además de las cuadras, estays de mayor, de gabia, de mesana, de perico.
En el mesana, cangreja y escandalosa.
Petifoque, contrafoque y foque.

Casco: De madera.

Toldilla de popa: De pino de 2½ pulgadas con regala de madera y pilares del mismo material, torneado. Rueda de timón con tambor para los guardianes y caña de gobierno.
- Dos cabrestantes de madera para las brazas del palo mayor.
- Una lumbrera para la cámara.
- Un tambucho de bajada a la cámara.
- Un ventilador de hierro.
- Un cabrestante de hierro.

Castillo de proa: Un cabrestante de hierro con seis barras para maniobra de anclas, dos serviolas de madera (de gata), una campana con soporte de hierro, dos faroleras (una a cada banda) para faroles de posición.

Casillaje en el centro: Cocina, camarote de contramaestre y carpintero con dos cuchetas. Carpintería. Rancho de tripulación (estribor, ocho cuchetas, y babor ocho cuchetas de pino) .

Cámara y camarote del capitán: Cuatro camarotes, repostería y despensa, baño revestido de zinc.

Tanques: Dos de hierro, de 2.720 litros cada uno.
- Dos de hierro de 1.816 litros cada uno.
- Tres cascos de 400 litros cada uno.

Bombas: Una de doble acción al pie del palo mayor.
- Una de doble acción, al pie del trinquete.
- Una de simple acción de molino de viento, a popa.
- En el centro, un "guindaste" o plataforma de botes apoyando sobre las regalas.

Botes: Un guigue de tingladillo con cinco bancos de *teak* y asiento en carroza a popa, izándose a popa por dos pescantes de madera.

- Un bote salvavida de pino de construcción, con cinco bancadas, palo, barril de agua y calzos sobre el guindaste.
- Un bote de pino.
- Un chinchorro.

El acceso a la toldilla se efectuaba por dos escaleras (una a cada banda) con descansillo apoyado en la amurada para plataforma de la escala real y plataforma de maniobra; otras dos escalas daban acceso al castillete, bajo el cual había un molinete a palanca combinado con el cabrestante.

La «Ushuaia» zarpó de Cardiff el 14 de marzo de 1889, al mando del teniente de fragata Onofre Betbeder, llegando a la rada de Buenos Aires el 7 de junio del mismo año.

Siempre al mando de Betbeder volvió a zarpar el 5 de octubre con destino a Liverpool y luego a El Havre para cargar el pabellón de la República Argentina en la Exposición de París de 1889, construcción de hierro y ladrillos cerámicos policromados que fue instalada sobre la barranca de Retiro en la plaza San Martín, destinándose a nuestro Museo Nacional de Bellas Artes; la historia de su transporte merece una breve nota anecdótica que escribiremos en otra oportunidad. Cumplió su misión, llegando de regreso a Buenos Aires el 26 de noviembre de 1890.

En mayo de 1891 fue nombrado comandante el teniente de navío Francisco de la Cruz.

El 13 de enero de 1892 se designó comandante al capitán de fragata jorge H. Barnes, al iniciarse a bordo la Escuela de Marinería de la Armada con 230 plazas. Esta escuela recibía alumnos argentinos reclutados en provincias, a fin de mejorar y nacionalizar un poco el personal de la Armada, en el que se contaban, entre otros, muchos gallegos y genoveses.

Efectuadas las reformas necesarias para recibir este personal comenzó a llevarse a cabo el programa de instrucción, el que comprendía de tres a seis meses en navegación entre cabos y un viaje a Bahía Blanca o San Antonio. A lines de 1892 se entregaron al servicio de las escuadras 32 marineros de segunda, asignados a la estación de torpedos del Tigre.

La «Ushuaia» continuó con el mismo comando y en la misma función hasta principios de 1894, fecha en que se la destinó a servir de presidio en el puerto de Santa Cruz, adonde arribó con dificultad debido a las filtraciones de su viejo casco de madera. Allí en Santa Cruz debía perderse durante un fuerte temporal en la costa Norte, frente a la población.

Barca «Martín García»

Carecemos de datos, pero sus características eran muy similares a las de la «Ushuaia», aunque de casco de hierro. Debió ser utilizada especialmente como pontón, pues el 25 de julio de 1889 el capitán Betbeder solicitó se le entregase el mastelero mayor, velas y dos tanques a la barca «Ushuaia».

Barca «Diamante» (ex «Harvest Home»)

CARACTERÍSTICAS

Construida en Liverpool en 1855.
Arqueo: 554 toneladas de arqueo.
Capacidad de carga: 800 toneladas inglesas (812,8 métricas).

DIMENSIONES

Eslora: 53,8 metros.
Manga: 8,58 metros.
Puntal en bodega: 5,21 metros.
Calado en carga completa: 16'8 a popa y 16'0 a proa.

CASCO:

De hierro de Popa cuadrada.

ARBOLADURA:

Palos machos de mayor y trinquete de hierro. Mesana, masteleros y vergas de madera.

- *Timón:* A tornillo sin fin.
- *Cubierta*: De pinotea de 3", renovada en 1888.
- *Toldilla*: Sobrealzada 0,90 metros sobre la cubierta, con amuradas de madera.
- *Molinete*: De balancín de hierro y madera.
- *Casillaje al centro*: Con cocina. Carpintería y rancho con nueve cuchetas.
- *Tres escotillas* de carga, y dos cabrestantes para las maniobras de mayor y trinquete.

Era el buque mejor equipado de los cuatro adquiridos, teniendo su aparejo y velamen en perfecto estado, con gran cantidad de repuestos en cabullería, velas y perchas, así como instrumentos de navegación, anclas, cadenas y embarcaciones.

Zarpó de Cardiff, cargada con 763 toneladas de carbón, al mando del capitán mercante inglés M. J. Bunny, secundado por una tripulación "muy competente y seria", según consta en el acta de recepción en

el Riachuelo, firmada por el teniente de navío A. Barilari y el alférez de navío G. Wells, designado para hacerse cargo del buque.

Zarpó de Cardiff el 19 de setiembre de 1888 y fondeó en la rada de Buenos Aires el 29 de noviembre, con un total de 70 singladuras, tiempo razonablemente bueno para un velero.

Debido a la gran bajante, recién pudo entrar al Riachuelo el 3 de diciembre, pasando a ser tripulada provisionalmente por el alférez Wells, un contramaestre y seis marineros, todos destacados del buque ariete-torpedero « Maipú».

En enero de 1889 se nombra comandante al teniente de fragata Santiago Cressi, segundo comandante del pontón «Necochea», asignándole una tripulación de un contramaestre, un cocinero, tres timoneles, cinco marineros de primera y tres de segunda.

Después de descargar el carbón, se lastró con 120 toneladas de arena y del 12 al 14 de mayo se alojó a bordo un batallón de infantería de marina al mando del alférez de fragata Miguel Boledo; el 15 aparejó la «Diamante» navegando a remolque del «Azopardo» hasta fondear en Martín García, donde debía embarcar cajones y cuñetes de pólvora. Después de embarcar 2.070 cajones se cargó la pólvora en cuñetes, ya muy deteriorada y por lo tanto peligrosa.

El 29 de julio, con 2.070 cajones y 2.599 cuñetes de pólvora, fue remolcada por el «Azopardo» hasta Zárate, donde embarcaría 215 jarras de bronce con pólvoras especiales, destinadas a los entonces modernos cañones Krupp y 174 cajones de pólvoras varias.

Siempre a remolque del «Azopardo» continuó hasta Rosario, donde llegó el 7 de agosto, fondeando a buena distancia de la población.

Allí, inspeccionada la carga por un ingeniero de la fábrica de pólvora de Río Cuarto, se resolvió sobre la necesidad de efectuar el cambio de envases para seguridad del transporte a dicha fábrica, lo que una vez realizado, se entregaron a la goleta «Boa» 117 envases para ser transportados a Río Cuarto, llevándose el resto a tierra, luego de una delicada y eficiente operación.

Hallándose descargada, la «Diamante» debió soportar un fuerte temporal de agua y viento del O.N.O. que llegó a asumir proporciones violentas, debiendo uno de sus botes salvavidas, al mando del contramaestre y con ocho remeros, socorrer y recoger seis náufragos de la balandra «Virgen del Tránsito» y del lanchón «Perla», naufragados en sus vecindades.

La «Diamante» continuó fondeada en Rosario durante todo el año 1890 sin prestar más servicio que el de alojar, durante la revolución de julio de 1890, a las fuerzas de línea y algunos ciudadanos venidos con

el general Donovan, transportados por una pequeña escuadrilla de los ríos Bermejo y Pilcomayo.

A fines de 1890, remolcada por el «Victoria R», de la compañía La Veloz, de Gardella y Cía., fue llevada y fondeada en el Riachuelo, quedando a su bordo un contramaestre y dos marineros.

En junio de 1890 la «Diamante» fue destinada a fondear en Punta Indio (proximidades del Codillo), en reemplazo de la «Uruguay», cumpliendo el servicio de pontón faro y de prácticos del Río de la Plata, servicio que desempeñó durante el resto de 1891 provista de farolas y elementos adecuados, al mando del teniente Gressi.

Así terminó sus servicios en la Armada esta vieja barca mercante, acabando en el desguace o el abandono.

Barca «La Paz» (ex «Orient Star»)

Características

- Casco de madera forrado de zinc.
- Eslora: 52 metros.
- Manga: 12 metros.
- Puntal: 7,80 metros.

Toldilla de popa

- Con rueda de timón a guardines de cabo de cáñamo, lumbrera y tambucho de bajada a la cámara, camarotes de oficiales, repostería, despensa, farolería y pañol.

Castillo de proa

- Con cabrestante y dos molinetes bajo el castillo, dos serviolas de madera.

Casillaje a proa

- Con cocina, rancho, camarotes y pañol de carpintero, una casilla a proa a estribor para "jardín" y una a babor para pañol de pinturas.

Aparejo

- De barca, con gavias dobles.

Palos

- Mayor y mesana enterizos, trinquete empalmado, jarcia firme de alambre.
- El palo mayor y el trinquete llevaban mastelero y mastelerillo.
- Bauprés y botalón de foque: de madera.

Velamen

- Además de las cuadras, estays de trinquete, de velacho y juanete, estays de mayor y estays de gavia.
- Cangreja y escandalosa.
- Trinquetillas, foque, contrafoque y petifoque.

Embarcaciones

- Un chinchorro de tingladillo, pintado de blanco.
- Una ballenera salvavidas de tingladillo, pintada de blanco.
- Una lancha pintada de negro.

«La Paz» zarpó de Cardiff el 24 de octubre de 1888, llegando a la rada de Buenos Aires en enero de 1889, con un cargamento de 400 toneladas de carbón de Newcastle y 600 de Cardiff, al mando del capitán mercante Henry Blewett, secundado por el primer piloto Teodoro Carvey y el segundo piloto Tomás Crawford. Aquí la embarcación fue recibida por el teniente de fragata Elias Romero, el 6 de dicho mes de enero, siendo designado comandante titular el teniente de fragata José María Mendoza, quien se hizo cargo el día 22 del mismo.

Se le asignó una tripulación de un contramaestre, un guardián, maestre de víveres, cocinero, cuatro timoneles y ocho marineros.

En marzo «La Paz» fue remolcada hasta fondear en Paraná para suministrar carbón a la escuadra en el río Paraná, con un cargamento de 400 toneladas.

En 1890 recibió 50 toneladas de carbón, para continuar el aprovisionamiento de las bombarderas y cañoneras.

Después de permanecer nueve meses en Paraná fue remolcada por la torpedera «Thorne» hasta el apostadero de torpedos de la Ensenada, donde fondeó en mayo de 1891, para quedar como depósito flotante con tripulación reducida. En setiembre de 1891 fue remolcada a la Boca, quedando bajo el comando del teniente Carlos Cánepa, hasta octubre, en que se hizo cargo del comando el capitán de fragata Ángel Castello, quedando amarrada en Dársena Sud.

Hasta fines de 1891 «La Paz», despojada de su velamen, vergas y cabullería, cumplió las modestas funciones de depósito de carbón, efectuándole solamente calafateos de cubierta y casco.

A partir de ese año fue sometida a una importante transformación para ser destinada a escuela de grumetes, empleándosela más tarde como prisión militar, para lo cual se le construyó sobre cubierta un casillaje corrido con techo a dos aguas, con claraboya corrida en casi toda su longitud y numerosos ventanales; a la bodega se le colocó un piso corrido, abriéndose asimismo ventanales en los costados, así como en el entrepuente.

Asimismo, se le coloraron dos palos de señales en cada extremo del casillaje alto; estas reparaciones y la posterior transformación fue planeada y dirigida por el capitán de fragata Eduardo Múscari, que había sido designado director de la Escuela de Grumetes. Luego, ya como pontón prisión, se hundió durante un temporal en su fondeadero de Dársena Sud, a mediados de diciembre de 1905.

Allí fue desguazada, utilizándose una parte del material que se hallaba en buen estado, que dicho sea de paso debió ser bien poco.

≠

Ésta es la breve historia de las cuatro barcas que, a pesar de sus modestas funciones, son parte casi olvidada de la evolución de nuestra Armada y que muestran en forma patética el triste destino de los veleros en agonía frente a su vencedor: el vapor. Algo así está pasando ante nuestros ojos con la derrota del vapor por el motor, y pronto veremos la del motor por la energía nuclear. Es la historia que se está desarrollando y que pasa insensiblemente o se hace invisible para muchos.

Sin embargo, la vela estaba muy lejos de declararse vencida para esa época, como puede constatarse en el libro de bitácora del clipper «Pleione», de la Shaw Sevill Co., que el 9 de mayo de 1897, en latitud 46 N. y longitud 27 W., tenía a la vista 51 velas.

Asimismo, el 10 de mayo de 1897, el vapor «Massachusetts», sobre el paralelo 48 N. y entre las longitudes 26 y 28 W., pasó durante la tarde a 54 veleros que navegaban ciñendo por estribor con viento ligero del Este.

En 1910, en Buenos Aires, cuando el autor contaba apenas tres años de edad, de la mano de su padre, naturalmente, pisó por primera vez un velero propiedad de familiares cercanos. Era la barca mercante de tres palos «Monte Greco», registrada en La Spezia. Y tanto impresionó a su espíritu esa vista, que aún recuerda perfectamente detalles de aparejo, capaces de conmover a un niño: la intrincada arboladura y aparejo, la motonería pintada de blanco, la perspectiva de la cubierta calafateada, la enorme rueda del timón, el mascarón sobre la proa blanca, el cojín de terciopelo rojo del coronamiento de popa de la cámara del capitán, un viejo de blanca barba vestido de blanco, y la lámpara colgante sobre la mesa. Quizás influyó la tediosa charla de los mayores sobre recuerdos e intereses. Sea como fuere, ésa es una demostración de la influencia que en los niños ejercen las visitas a los buques sobre su vocación marinera, visitas que muy frecuentemente se efectúan hoy a la «Fragata Sarmiento» y que deben ser aprovechadas por los educadores.

Aun en 1924, cuando los alumnos de la entonces Escuela Nacional

de Pilotos hacíamos alguna salida de práctica con el cutter «Bahía Blanca», de vieja historia en la Armada, podíamos ver en Dársena Sud los hermosos veleros «Carl Vinnen», «Magdalena Vinnen», «Oscar Vinnen» de bandera alemana, la vieja barca de tres palos «Tijuca», de bandera argentina, la barca compuesta de cuatro palos «Columbia», de bandera argentina, con su casco de madera de pino americano y su popa de espejo coronada de balaustrada de madera, y en fin, unas cuantas goletas mercantes de tres palos con motor auxiliar que formaban la flota de "cachirulos" amarrando en la Boca (Removido), en las que muchos capitanes de la marina mercante hicimos nuestras primeras "peludeadas" por la costa Sud: «Vencedor», «Carlitos», «Miramar», «Oquendo», «Ciudad de Necochea», «Patagones», «Santa María», etc., de unas 500 a 600 toneladas de carga, ¡y el queche «Norberto» de 120 toneladas! con los que servimos por muchos años los puertos del Sud: Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca, San Antonio, Madryn, Camarones, Comodoro Rivadavia, Deseado y hasta Ushuaia, Río Grande, Caleta, San Pablo, Lapatia, en ocasional camaradería con los trasportes «1° de Mayo», «Patagonia» y los *sloops* hidrógrafos entonces llamados «San Luis» y «San Juan», con los que cambiábamos informaciones de caletas aún no relevadas o en proceso de relevamiento.

Recuerdos de los hermosos tiempos en que la marina mercante y la marina de guerra estaban más hermanadas que hoy, ¡no sé por qué será!...

Cadena de recuerdos que llevamos estibados en la caja de cadenas de nuestro corazón, que va largando malla a malla a medida que los años pesan, filando "poco a poco" para evitar el "estrepón" y que si sirven para confortar a los jóvenes y avivar su cariño por la marina, vamos a ir largando "a medida que pida".

Bibliografía

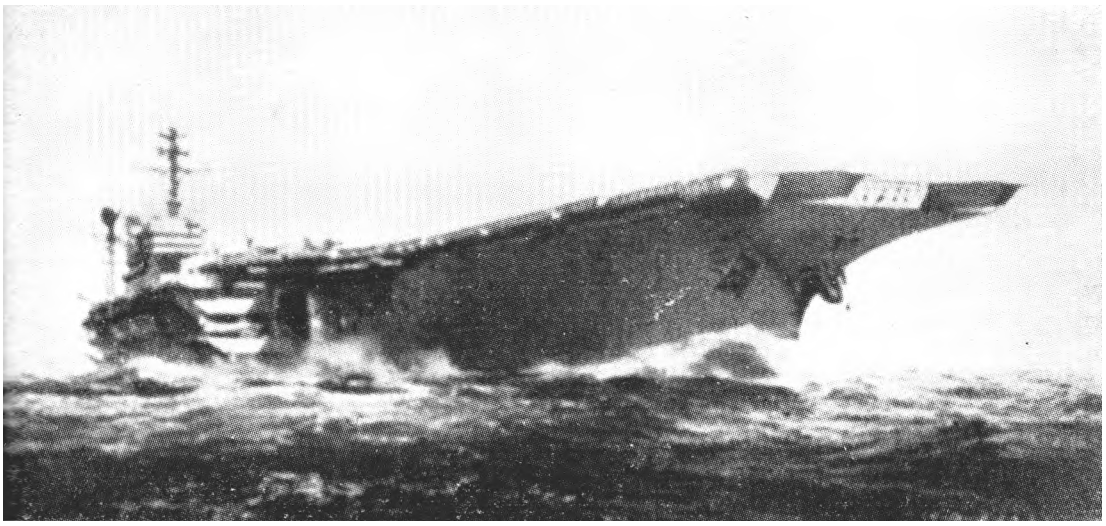
CAPITÁN DE NAVÍO (C) HUMBERTO F. BURZIO: *Aunada Nacional (Reseña de su origen y desarrollo)*. Depart. Estudios Históricos Navales, Buenos Aires.

ARCHIVO DEL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES: Comando en Jefe de la Armada.

Recopilación de antecedentes de la marina mercante y policía marítima. Buenos Aires, 1937.

ARCHIVO PERSONAL.

BUQUES NUCLEARES



Por el Capitán de Corbeta WALDEMAR J. P. MA1DANA

Con el advenimiento del buque nuclear, la utilización de los combustibles convencionales quedará atrás, en la misma forma que fue superada la propulsión a vela con el empleo de la máquina de vapor. En el buque nuclear la energía proviene de una reacción denominada "fisión nuclear en cadena", y el dispositivo que permite mantener dicha reacción y utilizar la energía liberada en la misma, se conoce con el nombre de "reactor nuclear".

El reactor nuclear marino debe ser diseñado especialmente para el medio en que se lo instala; debe tener poco peso, ocupar poco espacio y brindar seguridad, a pesar de los riesgos y accidentes marítimos.

El año 1952 marca un jalón en la historia marítima del mundo, pues entonces se colocó la quilla al primer buque nuclear de la historia, el submarino «Nautilus». Ése fue el primer buque que hacía uso de un nuevo tipo de energía para su propulsión: la energía almacenada en los núcleos atómicos. La utilización de los combustibles convencionales quedaría atrás, en la misma forma que había sido superada la propulsión a vela con el advenimiento de la máquina de vapor. Ahora se pasaba a utilizar un proceso desconocida hasta no hace mucho tiempo, que consistía en la partición o fisión de los núcleos pesados, tales como el uranio 235, cuando era colocado en condiciones favorables para que esto sucediera.

Si fuéramos a definir un buque nuclear, diríamos que es un buque que dispone de una instalación nuclear como fuente de energía, ya sea para su propulsión o para cualquier otro fin. Naturalmente que por lo general la instalación nuclear va a estar instalada en el buque precisamente para su propulsión, pero eso no quita de que pueda haber algún buque que disponga de una instalación nuclear para alguna otra tarea, como podría ser la producción de agua dulce, producción de energía para un buque fábrica, o para investigación oceanográfica, etcétera.

Tal vez cabría la pregunta de por qué el primer buque nuclear fue un submarino. Creemos que la respuesta se puede obtener analizando precisamente las ventajas que proporciona la utilización de la energía nuclear. En primer lugar la gran cantidad de energía acumulada en el núcleo de uranio permite al buque poder navegar muchos cientos de miles de millas sin necesidad de reabastecerse de combustible; algo así como quince veces la vuelta al mundo con una sola carga de uranio.

En segundo lugar se puede citar la ventaja de que los buques nucleares no necesitan del oxígeno del aire para el funcionamiento de sus máquinas, o sea que pueden navegar a plena potencia durante mucho tiempo sin que sea necesario salir a la superficie por exigencia de su planta propulsora. En este hecho estriba la ventaja táctica fundamental para un submarino. Es decir, que la única limitación para la navegación

en inmersión es el factor humano, que podría no resistir un encierro demasiado prolongado, tal como el que obligaría una navegación de varias veces la vuelta al mundo.

Otra de las ventajas, que a su vez deriva de la citada en primer término, es la de que pueden navegar a altas velocidades durante todo el tiempo que ello sea necesario, velocidades que están por encima de las que hoy se consideran económicas para los buques convencionales. Además, se puede agregar que al no ser necesario almacenar grandes cantidades de petróleo, el espacio y el peso destinado a éste pueden aprovecharse para el embarque de carga útil. Por otra parte, al no consumir grandes cantidades de combustible líquido, no varían ni la estabilidad ni el calado durante todo el viaje que realice, por largo que este sea.

Como puede apreciarse, las ventajas que blinda la utilización de la energía nuclear en la propulsión de los buques hacen que particularmente el submarino llegue a tener una potencialidad insospechada, precisamente por las limitaciones que tiene el submarino convencional, especialmente en su radio de acción en inmersión.

No solamente el submarino puede verse beneficiado con este nuevo sistema de propulsión; también es aplicable a cualquier buque de superficie, de guerra o mercante. El portaaviones «Enterprise» puede dar veinte vueltas al mundo a una velocidad de 20 nudos sin reabastecerse de combustible, y su velocidad máxima es de más de 40 nudos.

La aplicación de la energía nuclear a los buques mercantes ha dado lugar a problemas de diverso orden, tales como económicos, legales, administrativos y laborales, además de los eminentemente técnicos. Sin embargo, si pudieron ser resueltos los problemas que se crearon con motivo de la aplicación del vapor a la propulsión de los buques, bien puede pensarse que los nuevos problemas también serán resueltos por los especialistas navieros.

Principios de funcionamiento del buque nuclear

El buque nuclear, visto desde el exterior, no se diferencia mayormente de los buques convencionales; claro que observando con mayor atención se puede apreciar que no tiene chimeneas y que tampoco despide el humo característico de los buques alimentados con petróleo.

En el buque nuclear, la energía proviene de una reacción denominada “fisión nuclear en cadena”, y el dispositivo que permite mantener dicha reacción y utilizar la energía liberada en la misma se conoce con el nombre de “reactor nuclear”.

El reactor nuclear marino tiene un funcionamiento análogo al reac-

tor nuclear de potencia de las centrales terrestres (para producir energía eléctrica o desalar agua), pero se diferencia fundamentalmente en el medio en que tiene que ser instalado y en las condiciones de su funcionamiento. Un buque tiene restricciones en cuanto a tamaño y peso de los elementos que en él se embarcan, de manera que la instalación nuclear deberá estar especialmente diseñada para ocupar poco espacio y no tener un peso excesivo. También la instalación nuclear deberá admitir los movimientos de rolido y cabeceo, lo mismo que los cambios de régimen de funcionamiento de las máquinas obligados por las maniobras propias de los buques, y estar preparada para que cualquier siniestro marítimo no la afecte en cuanto a su seguridad.

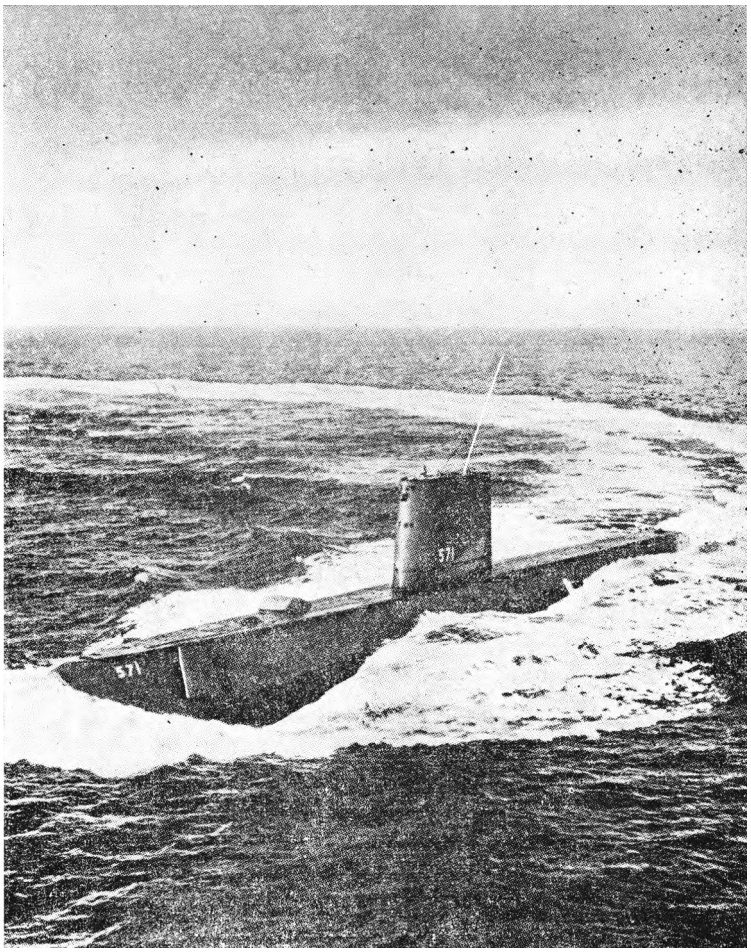
La planta de propulsión de un buque nuclear puede considerarse que se compone de dos partes principales: la nuclear y la convencional. La parte nuclear comprende el reactor nuclear y sus componentes, junto con su sistema de control, blindaje, circuito de refrigeración y servicios auxiliares. La parte convencional incluye la turbina con sus equipos auxiliares y la hélice; es muy similar en todos los buques nucleares, cualquiera sea el tipo de reactor que se utilice, y no difiere en forma sustancial de las instalaciones que se emplean en los buques convencionales, que queman combustible fósil.

Si se considera al reactor nuclear y sus componentes únicamente como un equipo generador de calor, se puede asimilarlo por su función a la caldera de un buque convencional. Esta analogía no va más allá de lo dicho; no solamente existen diferencias fundamentales entre un reactor nuclear y una caldera, sino que los principios de funcionamiento del primero son muy distintos a los generalmente conocidos en la ingeniería convencional. Como consecuencia de esto, la aplicación de aquellos principios implica conocer también algunos aspectos teóricos que se relacionan con los mismos y que no forman parte de la tecnología habitual.

Por este motivo se interpreta que resulta conveniente incluir, previa a la descripción de un buque nuclear, una breve reseña que, si bien no pretende establecer la teoría de los reactores nucleares, permite una familiarización con los términos normalmente utilizados en la tecnología nuclear, sin tener que recurrir a textos especiales.

Los núcleos de los átomos están formados por partículas elementales, siendo las principales el protón y el neutrón. El neutrón tiene una masa ligeramente superior a la del protón, y la diferencia fundamental es que el protón tiene una carga eléctrica positiva, mientras que el neutrón es eléctricamente neutro.

La masa de un núcleo atómico depende de las masas de los protones y neutrones que contenga. Las características físicas y químicas de los elementos depende del número de protones que contienen sus núcleos.



Submarino atómico.

La diferencia en el número de neutrones a igual número de protones, da lugar a átomos con propiedades físicas y químicas similares, pero con distinto peso, denominados *isótopos.* Las propiedades nucleares, sin embargo, pueden ser muy distintas.

La estabilidad del núcleo atómico depende de la *adecuada,* proporción de protones y neutrones que contiene. Los isótopos cuya proporción de protones y neutrones no es la adecuada, son inestables y sufrirán una o varias transformaciones en su estructura nuclear, hasta conseguir que dicha proporción sea la adecuada. Este proceso se denomina *radiactividad.* En la naturaleza existen pocos isótopos radiactivos, pero artificialmente pueden producirse muchos bombardeando núcleos con partículas elementales, proceso que lleva el nombre de *activación.* Algunos núcleos pesados tienen la propiedad de dividirse en dos partes, bajo la alteración energética de la partícula incidente, proceso que se denomina *fisión nuclear.*

El proceso de la fisión nuclear, de interés para los reactores de la

actualidad, comienza por la acción de un neutrón sobre el núcleo de un elemento fisionable, por ejemplo el U-235. Este neutrón puede ser absorbido por el U-235 para formar un núcleo compuesto de U-236, el que, alterado por la misma presencia del neutrón incidente, fisiona rápidamente con un desprendimiento de energía de aproximadamente 200 millones de electrón-voltios (200 Mev).

La mayor parte de esta energía se manifiesta como energía cinética de los fragmentos de fisión, la cual se disipa generando calor por las sucesivas colisiones con los núcleos de los elementos presentes en el medio en que se encuentran. Cabe destacar que esta energía es muy superior a la liberada, por molécula, en la reacción química de la combustión que es del orden de unos pocos electrón-voltios. Sin embargo, los eventos son en general más raros en el caso de fisiones que en el de combustión química, debido a la poca probabilidad de que ocurra una reacción nuclear, comparada con la reacción química.

Otra característica fundamental de la fisión nuclear es que, además de los fragmentos, quedan liberados dos o tres neutrones por cada fisión, capaces a su vez de provocar fisiones en otros núcleos de U-235. Esta propagación de eventos puede dar lugar a la denominada *fisión nuclear en cadena*, la que teóricamente podría continuar hasta consumir el material fisionable, en el caso de aprovecharse todos los neutrones. Esta reacción, adecuadamente controlada, se emplea como fuente de energía en los reactores nucleares.

Los neutrones generados en este proceso de fisión tienen una cierta probabilidad de alcanzar a bombardear a otros núcleos de U-235, provocando consecuentemente nuevas fisiones. La probabilidad de que esto último ocurra varía con la energía de los neutrones, siendo mayor para energías menores; varía también con las características del medio ambiente en que se encuentran. En otras palabras, la presencia de material no fisionable en el medio en que se realiza la reacción, origina una probabilidad de captura de neutrones (denominada parásita), disminuyendo en proporción la probabilidad de que éstos interaccionen con el U-235. Esta probabilidad será, en consecuencia, una función de la concentración y de las propiedades nucleares de los elementos no fisionables que deben ser incluidos donde se realiza la reacción mencionada. La magnitud de la probabilidad de un evento nuclear ciado está referida al parámetro denominado *sección eficaz*, en proporción directa, es decir, que cuanto mayor es la sección eficaz, tanto mayor será la probabilidad de que el evento ocurra.

La generación de energía en un reactor nuclear será entonces la sumatoria de energías disipadas por los fragmentos de fisión, la cual está ligada al número de fisiones que se producen y ésta, a su vez, al número de neutrones que pueden ser aprovechados para provocarlas.

En consecuencia, desde el punto de vista nuclear, el problema de la generación de energía se reduce a conseguir una cierta población de neutrones dentro de un volumen dado que contiene material fisionable, y ajustar las propiedades físicas, dimensiones y geometría en dicho volumen para permitir que se logre tal objetivo. Este medio debe tener capacidad de multiplicar una población base de neutrones, la que está aportada fundamentalmente por una fuente externa agregada con tal objeto al medio, y de regular dicha población de acuerdo con las necesidades de producción de energía. Un medio con esta propiedad es el denominado *núcleo* del reactor. En él debe regir un balance material de neutrones, el que significa que el cambio de la población de neutrones está dado por la diferencia entre la producción y las pérdidas. De este balance se desprende que si la producción supera a las pérdidas, la población neutrónica aumenta y viceversa, por lo que debe procurarse tener una capacidad de producción superior a la posibilidad de pérdidas, y luego ajustar esa diferencia para que la población de neutrones, y por lo tanto la generación de energía, se mantenga constante una vez alcanzado el nivel deseado. La magnitud de la diferencia entre capacidad de producción y pérdidas está representada por el parámetro denominado *reactividad.*

La capacidad de producción de neutrones depende de la cantidad de material fisionable contenido en el *combustible*, de la población de neutrones, y del rendimiento del combustible en número de fisiones por número de neutrones capturados. Esta última es característica propia e invariable del combustible. Por otra parte, las pérdidas son consecuencia de capturas de neutrones por materiales no fisionables presentes en el núcleo del reactor, y de escapes de neutrones fuera del mismo. En consecuencia, es necesario aumentar en lo posible la densidad del material fisionable para reducir las dimensiones del núcleo, y con ello el tamaño del reactor, a la vez que se debe tratar de utilizar materiales poco absorbentes de neutrones, y dar al conjunto una configuración geométrica adecuada, a fin de que la mayor cantidad posible de neutrones sea capturada por el combustible.

El combustible utilizado en los reactores comerciales de la actualidad es el uranio, generalmente en forma de óxido. El uranio se presenta en la naturaleza con aproximadamente un 0,7 % de su composición como U-235 y el resto como U-238, este último no fisionable. El uranio puede ser utilizado como combustible en su composición natural, debidamente purificado, o bien con el tenor del isótopo fisionable U-235 aumentado, es decir, *enriquecido.* El U-238 se caracteriza por capturar neutrones de energía relativamente elevada, ocasionando pérdidas neutrónicas por ese motivo, pero al mismo tiempo se produce otro material fisionable, el plutonio (Pu-239), que también puede ser utilizado como combustible.

Los neutrones producidos por la fisión nuclear tienen una energía cinética elevada, razón por la que tienen poca probabilidad de ser capturados por el material fisionable. Para incrementar esta probabilidad se hace necesario *moderar* la energía de los neutrones, incluyendo en el núcleo un material al cual el neutrón pueda ceder parte de su energía por colisión, sin ser capturado y, por sucesivas colisiones, alcanzar el nivel energético adecuado. El material que cumple esta función se denomina *moderador*. El moderador deberá tener características que ofrezcan al neutrón una elevada probabilidad de colisión, a la vez que una baja probabilidad de captura con el objeto de minimizar las pérdidas. Los materiales moderadores utilizados en reactores comerciales de la actualidad son el agua natural, agua pesada y grafito.

El agua natural tiene la propiedad de moderar la energía neutrónica en menor número de colisiones y por consiguiente disminuye el recorrido de los neutrones, pudiendo construirse reactores de menor tamaño. Sin embargo, el hidrógeno es un elemento que ofrece una sección eficaz de captura importante, que sumada a la del isótopo U-238, hace necesario enriquecer el combustible en U-235. El uso de agua natural como moderador queda consecuentemente limitado a reactores alimentados con combustible de uranio enriquecido.

El agua pesada es un elemento muy poco capturante de neutrones, por lo que puede ser utilizada en reactores alimentados con uranio natural. Para moderar la energía neutrónica, el número necesario de colisiones es mayor que en el caso anterior, siendo en consecuencia también mayor el tamaño del reactor.

El grafito tiene características similares a las del agua pesada en lo que respecta a la captura de neutrones, y es necesario un número mayor aún de colisiones para moderar la energía de los neutrones, con el consiguiente aumento del tamaño del reactor.

Puede considerarse que el comportamiento cinético de los neutrones es muy similar al de un gas perfecto, en el sentido de que existirá una corriente resultante de éstos hacia regiones donde su densidad es menor, acorde con el gradiente que exista en el medio. De acuerdo con ello, es observable una migración neta de los neutrones hacia las regiones periféricas del núcleo del reactor, escapando una fracción al exterior de este último. La reducción de esta pérdida por escape puede conseguirse de dos maneras: ajustando la geometría del núcleo para obtener una relación mínima de superficie de contorno a volumen (núcleos esféricos y cilindricos), y rodeándolo con una capa de material de características similares a las del moderador, denominado *reflector*, con el objeto de conseguir que los cambios de dirección en las sucesivas colisiones con el material reflector aumenten la probabilidad de retorno de los neutrones a la parte activa del núcleo, provocando además una concentración de

éstos en la periferia del núcleo, lo que a su vez produce un gradiente contrario que atenúa la migración neutrónica hacia el exterior.

Cuando el núcleo del reactor alcanza un estado en que la producción de neutrones compensa exactamente a las pérdidas, se dice que se encuentra en estado *critico.* Se llama estado *hipercrítico* cuando la producción supera a las pérdidas, y *subcritico* en el caso contrario. Para lograr alcanzar una potencia dada, es necesario primero obtener en el núcleo un estado hipercrítico y una vez logrado el nivel de potencia deseado mantener el estado crítico, con lo cual se mantiene estable la potencia. Este control de reactividad se realiza por ajuste de cualquiera de los parámetros que conforman el balance neutronico ya citado y puede realizarse de las siguientes maneras:

a) Por ajuste de la capacidad de producción de neutrones mediante la introducción o extracción de elementos móviles de combustible, accionados por mecanismos especiales. Generalmente se lo utiliza para controlar variaciones momentáneas y de corto plazo de la reactividad;

b) Por ajuste de capturas parásitas, ya sea en forma generalizada en el núcleo del reactor o en forma localizada en zonas estratégicas; la primera se realiza mediante la variación de la concentración de sustancias absorbentes de neutrones en el medio moderador, utilizado normalmente para control de variaciones de reactividad a largo término, por ejemplo, por agotamiento paulatino del combustible; el segundo método se realiza por introducción o extracción de materiales absorbentes denominados *barras de control,* preferentemente en lugares donde la densidad neutrónica es mayor. Este último método ofrece la ventaja de ser el de diseño y construcción más sencillos y de mayor confiabilidad, aunque presenta el inconveniente de perturbar la homogénea distribución de la densidad neutrónica. Por su confiabilidad, son utilizados como medio de detención de emergencia del reactor, inclusive en aquellos que utilizan otros métodos de control;

c) Por ajuste de la geometría del núcleo del reactor, conseguido por variaciones en la cantidad de moderador o reflector. Este método es utilizable con moderadores líquidos, ajustándose su nivel para obtener un volumen dado del núcleo activo del reactor.

El control de la evolución de la población neutrónica en el núcleo del reactor se realiza sobre la base de información recibida acerca de la misma por detectores instalados con ese objeto. Estos detectores son ubicados en zonas próximas al núcleo y dan una medida relativa del escape de neutrones, que es proporcional a la densidad neutrónica dentro del

núcleo. La población de neutrones se mide refiriéndola a un parámetro denominado *flujo* de neutrones, que denota la cantidad que atraviesa la unidad de superficie en la unidad de tiempo.

La existencia de un flujo apreciable de neutrones en un medio que contiene material fisionable, provoca un desgaste paulatino, ya que los átomos fisionables van desapareciendo por *quemado*, a la vez que aumenta la concentración de átomos residuales, los productos de fisión, cuyas características son de ser absorbentes de neutrones y altamente radiactivos. La consecuencia de estos dos efectos es negativa, y obliga después de un tiempo dado a reemplazar el combustible *quemado* por otro nuevo. El grado de quemado está, por lo tanto, limitado por la medida en que el proceso afecta al balance neutrónico y, de esta manera, depende de las características materiales y geométricas del núcleo del reactor.

Una gran cantidad de calor es generada por la disipación de la energía cinética de los productos de fisión, y en menor medida, de los neutrones y otras partículas, y por la energía electromagnética de la radiación. Esta radiación es producida por la reacción de fisión, por los productos de fisión y como resultado del bombardeo neutrónico sobre el material del medio. Esto significa que, si bien la mayor parte del calor es generado en el combustible, existe también generación de calor en el moderador y en ios otros materiales que se encuentran en el núcleo del reactor.

La extracción y aprovechamiento de este calor se consigue mediante la circulación de *refrigerante* a través del núcleo del reactor. La posibilidad de generación de energía en el reactor está limitada por la cantidad de calor que puede ser extraída del núcleo por ese refrigerante y es, en consecuencia, función del calor específico del mismo, de la superficie de intercambio calórico entre el combustible y el refrigerante, del caudal de refrigerante y de las temperaturas máximas que pueden alcanzarse sin poner en peligro la integridad mecánica del conjunto de materiales que conforman el núcleo. Se han ensayado diversas soluciones para el problema de la extracción del calor, de las cuales las que prevalecen son las siguientes:

a) Refrigeración por circulación forzada de agua natural o agua pesada mantenida a presión, sin permitir su ebullición, a través del núcleo, dentro de un circuito cerrado que incluye un intercambiador de calor-generador de vapor y un sistema regulador de presión. En el intercambiador de calor, el agua natural de un circuito secundario entra en ebullición y este vapor es aprovechado para accionar la turbina. Esta solución ofrece la ventaja de permitir un fácil confinamiento de todo el material radiactivo o potencialmente radiactivo. Sin embargo, para conseguir este con-

finamiento, es necesario incluir dispositivos intermedios y dos circuitos de refrigeración independientes entre el reactor y la turbina. Esta solución es la utilizada en los reactores PWR, HWR (tipo Candu), PHWR y Vulcain;

b) Refrigeración por circulación forzada de agua natural a través del núcleo del reactor, donde entra en ebullición, y el vapor allí producido, luego de pasar por separadores de humedad, alimenta en forma directa a la turbina, para luego condensarse y retornar al reactor. Esta solución tiene la ventaja de permitir un ciclo directo del reactor a la turbina, sin las complicaciones a que obligan las etapas intermedias. La dificultad de este sistema radica en que el agua circulante a través del núcleo, en contacto directo con él, emerge contaminada con sustancias radiactivas, contaminación que es potencialmente importante, lo que obliga a confinar la turbina con blindajes que dificultan su acceso. Son de este tipo los reactores BWR y SGHWR:

c) Refrigeración por circulación forzada de gas, normalmente anhídrido carbónico, a través del núcleo del reactor, u otras formas de refrigeración que utilizan combinaciones de los casos mencionados, además de la circulación de líquidos orgánicos o metales líquidos.

Las características mecánicas y metalúrgicas del material combustible son tales, que los mismos deben ser envainados dentro de un material que les dé rigidez mecánica y evite el contacto directo del combustible con el refrigerante, ya que la circulación de este último provocaría erosión y corrosión en el mismo. La vaina debe ser de un material resistente y su espesor y características deben ser tales que provoquen un mínimo de capturas neutrónicas, a la vez que debe retener dentro de su matriz los productos de fisión que por su energía cinética se difunden hacia el refrigerante, por el cual serían arrastrados hacia el exterior del núcleo con el consiguiente esparcimiento de radiactividad a zonas menos controladas. Las aleaciones de zirconio (Zircaloy) reúnen las condiciones necesarias. También puede emplearse el acero inoxidable en reactores alimentados con uranio enriquecido.

Debido a la facilidad de su fabricación, generalmente las vainas son hechas con forma de tubos cilindricos dentro de los cuales es introducido el combustible en forma de pastillas cilindricas, dejándose espacios libres para la acumulación de productos de fisión gaseosos y vestigios de humedad que pudieran haber quedado en el proceso de fabricación. Esta unidad, cerrada en ambos extremos por tapas soldadas del mismo material, lleva el nombre de *barra de combustible.*

Las barras de combustible son agrupadas en manojos sostenidos por

un marco que contiene grillas espadadoras y dispositivos de fijación de Jas mismas. Este manojo lleva el nombre de *elemento combustible* y el número de barras que contiene es el resultado de una optimización, que toma en cuenta diversos factores, entre los que se cuentan los nucleares, de intercambio calórico, facilidad de manipuleo, economía, etcétera.

En reactores alimentados con uranio enriquecido, los elementos combustibles son distribuidos en forma uniforme dentro del núcleo para lograr así una distribución de flujo, y por lo tanto de potencia, más homogénea.

En los reactores de uranio natural se hace necesario agrupar los elementos combustibles en zonas claramente diferenciadas dentro del medio moderador. La razón de esto es que la presencia del isótopo U-238 provoca capturas de neutrones de energías relativamente elevadas, denominadas de *resonancia* por el importante incremento de capturas que se observan para esos niveles energéticos en particular. En consecuencia, si la zona del combustible se encuentra diferenciada del moderador, los neutrones, que pierden su energía en este último, no encontrarán en su recorrido átomos de U-238, hasta haber adquirido energías menores a las de resonancia, ingresando luego por migración a la zona del combustible, con la probabilidad de este tipo de captura notablemente disminuida. Esta condición favorable al balance neutrónico forma parte del denominado *factor de agrupamiento*, juntamente con la alteración de otros parámetros debida a la disposición descripta.

La reactividad necesaria para la operación de un reactor debe posibilitar el incremento del flujo neutrónico y también debe ser capaz de compensar los efectos negativos que producen el aumento de temperatura del moderador y la concentración de productos de fisión con secciones eficaces de captura muy elevadas. La temperatura del medio moderador afecta la reactividad, debido a que altera el estado energético de sus átomos y su densidad, provocando una variación de su capacidad moderadora; es en general un efecto negativo (existen casos en que es positivo) y puede ser utilizada como medio de controlar pequeñas variaciones de reactividad, por ajuste de la temperatura del moderador mediante una mayor o menor refrigeración del mismo.

Los productos de fisión, debido al carácter estadístico del modo de fisionar y a las transmutaciones radiactivas de los fragmentos, son de especies muy variadas, cada una con características particulares. Uno de estos productos, de gran importancia por sus efectos en el balance neutrónico, es el isótopo gaseoso Xe-135, cuya sección eficaz de captura neutrónica es muy elevada. Este isótopo aparece en forma directa en la fisión nuclear y, en mayor proporción, como producto de la transmutación radiactiva de otro producto de fisión, el I-135; desaparece por captura neutrónica y por su radiactividad natural. En consecuencia,

durante la marcha del reactor, se alcanzará paulatinamente una concentración de equilibrio del Xe-135. En caso de detención del reactor, la concentración del isótopo aumentará considerablemente, debido a la disminución del flujo neutrónico y por lo tanto las capturas, y a la existencia del I-135 que lo continúa produciendo. Por este motivo, en caso de detención del reactor por cualquier causa, éste deberá ser puesto en marcha antes de que la concentración del Xe-135 alcance valores que no lo permitan, o de lo contrario esperar a que la misma haya disminuido nuevamente a niveles que lo permitan, lo que demanda aproximadamente unas 30 horas.

La intensa radiactividad originada por estos productos de fisión, la inherente al proceso de fisión en sí, y la resultante del bombardeo neutrónico a los materiales que se encuentran en el núcleo del reactor, obligan a confinar al mismo dentro de blindajes que atenúan su intensidad a valores tolerables en zonas de acceso del personal afectado a su operación, además de adoptar las providencias necesarias para eliminar cualquier eventual escape del material radiactivo al exterior.

En los reactores moderados y refrigerados por agua natural o agua pesada, las características del balance neutrónico, de corrosión de materiales y de activación por bombardeo neutrónico, determinan la necesidad de incluir sistemas auxiliares para purificar el agua, mediante derivaciones de los circuitos principales a través de lechos de resinas de intercambio iónico y filtros apropiados. Esto se debe a que la presencia de impurezas provoca capturas parásitas, con efecto negativo sobre la reactividad, por una parte, y la corrosión que sería magnificada con la presencia de iones en el agua, por otra. Además, al activarse estos iones y depositarse en distintos lugares del circuito, provocan la contaminación de los mismos, dificultando así el acceso para tareas de mantenimiento.

Los neutrones que escapan del medio activo pueden interaccionar apreciablemente con partículas suspendidas en la atmósfera que rodea al reactor, por lo que debe incluirse un sistema de ventilación con filtros apropiados para mantener el aire libre de aerosoles activados.

Debido al alto precio del agua pesada, los reactores que la utilizan como moderador y/o refrigerante, deben tener los componentes por donde circula lo más estancos posibles, reduciendo así las pérdidas al mínimo. Debe evitarse también su contacto con el aire u otro elemento potencialmente portador de humedad, ya que esto provocaría la paulatina dilución de la misma. Como es imposible evitar totalmente las pérdidas y dilución del agua pesada, normalmente se incluye también un sistema para su reconcentración o regradación, en combinación con el sistema de purificación.

Los elementos combustibles agotados presentan el problema de su

intensa radiactividad para su extracción del reactor y su posterior manipuleo, debido a la concentración de los productos de fisión, por lo que las plantas de potencia nuclear son equipadas con medios especiales para poder retirar dichos elementos y dispositivos para poder almacenarlos.

El reactor nuclear marino

Las múltiples posibilidades que existen para elegir las partes que constituyen un reactor nuclear y la diversidad en cuanto a sus posibles aplicaciones, han dado lugar a la construcción de reactores de diferentes conceptos. No todos ellos pueden ser instalados a bordo de buques, pues las condiciones imperantes en este medio reducen las posibilidades solamente a algunos de ellos.

Si quisiéramos establecer las condiciones a cumplir por los reactores nucleares para ser instalados a bordo de buques, podríamos citar las siguientes:

a) Elevada potencia total y poco peso;

b) Alta densidad de potencia en el núcleo;

c) Núcleo del menor tamaño posible;

d) Pequeño tamaño del recipiente de presión;

e) Poco peso y tamaño del blindaje;

f) Poca cantidad de componentes a ser confinados;

g) Pequeño tamaño del recinto de confinamiento;

h) Flexibilidad en la entrega de potencia;

i) Estabilidad en el funcionamiento;

j) Alto grado de quemado de los elementos combustibles;

k) Facilidad para el reabastecimiento de combustible;

l) Facilidad para almacenaje y eliminación de residuos radiactivos;

m) Alto grado de seguridad del reactor para los movimientos del buque, normales y anormales (rolido, cabeceo, inclusive vuelta de campana);

n) Alto grado de seguridad para el caso de siniestros marítimos (colisión, encalladura, incendio, etcétera);

ñ) Estanqueidad de la parte activa en caso de naufragio,

Estas condiciones no son totalmente independientes unas de las otras, sino que están condicionadas entre sí en su mayoría; es decir, que para realizar un proyecto de este tipo habrá que adoptar soluciones de compromiso que satisfagan en la mejor forma posible la totalidad del proyecto.

La elevada potencia total es necesaria para proveer al buque una alta velocidad operativa, compatible con su tipo. El poco peso es consecuentemente necesario para no reducir la capacidad de carga útil.

A su vez, Ja elevada densidad de potencia en el núcleo permite suministrar una alta potencia total con un núcleo relativamente reducido, para lo cual tendrá que haber muchas fisiones por unidad de volumen y unidad de tiempo, a la vez que tener un buen sistema de refrigeración. Ello obliga a usar uranio enriquecido y agua natural como moderador y refrigerante.

Por otra parte, como el núcleo va instalado dentro del recipiente de presión, si aquél es de pequeño tamaño también lo será el recipiente. Se comprende que para igual presión interior, el recipiente pesará mucho más con el aumento del tamaño.

Para que el blindaje tenga poco peso habrá que elegir materiales que sean capaces de detener con efectividad la radiación gamma y los neutrones, evitando el uso de materiales de mucho peso que no contribuyan a ese objetivo en forma eficiente. Por otra parte, cuanto más pequeño es el núcleo del reactor, más liviano podrá ser el blindaje.

El recinto de confinamiento puede ser pequeño, siempre que sea poca la cantidad y tamaño de los componentes a ser confinados. Es decir, conviene que el reactor sea lo más compacto posible, lo mismo que los intercambiadores de calor y demás elementos.

Las maniobras normales de un buque obligan a cambios de velocidad de sus máquinas, e inclusive a la inversión de marcha, sobre todo en las dársenas o puertos. De manera que el reactor deberá admitir el cambio más o menos violento en la entrega de potencia, sin perder por ello su estabilidad ni su capacidad de reacción.

El alto grado de quemado de los elementos combustibles permite utilizarlos durante mucho tiempo, lo que se consigue con el enriquecimiento del uranio y la apropiada economía neutrónica.

El reabastecimiento de combustible es una operación que debe ser realizada a intervalos de aproximadamente tres años, y el buque deberá estar preparado para poder realizar esa maniobra, lo mismo que las instalaciones portuarias de apoyo.

En ciertos lugares no es admisible eliminar residuos radiactivos, de manera que el buque nuclear debe poseer instalaciones apropiadas

para poder almacenarlos, hasta que llegue la oportunidad en que se los pueda eliminar.

La instalación nuclear debe ser diseñada para que no la afecten los movimientos habituales del buque, lo mismo que los movimientos anormales y los accidentes marítimos de cualquier naturaleza. En el caso de naufragio, la instalación nuclear no debe constituir una fuente de dispersión de productos radiactivos, es decir, éstos deben quedar confinados en el recipiente que le provee estanqueidad.

Las características enunciadas son cumplidas en mayor o menor grado por los distintos tipos de reactor existentes. Los reactores alimentados con uranio natural son de mayor tamaño que los alimentados con uranio enriquecido, de manera que en principio se los puede eliminar de la competencia para su utilización en buques. Lo mismo ocurre con los reactores refrigerados por gas, en comparación con los refrigerados por agua. Es decir, que en el estado actual de la tecnología, solamente quedarían como posibilidad para las aplicaciones marinas los reactores alimentados con uranio enriquecido (U-235, Pu-239), moderados y refrigerados por agua.

Notas Profesionales

N A C I O N A L E S

ANIVERSARIO DE LA ESCUELA NAVAL

En la Escuela Naval Militar, con asiento en Río Santiago, se conmemoró, el 5 de octubre, el 98° aniversario de la creación de ese Instituto.

Con tal motivo, a las 09.30 tuvo lugar en la plaza de armas "Manuel Belgrano" una formación del cuerpo de cadetes, presidida por el director de la Escuela, contraalmirante don Juan Carlos Fourcade, acompañado del subdirector, capitán de navío don Antonio Vañek y la plana mayor.

En el transcurso del acto se tributó un homenaje al creador de la Escuela, don Domingo Faustino Sarmiento, y a su primer director, comodoro Clodomiro Urtubey. En primer término la banda de música ejecutó el Himno Nacional y a continuación se dio lectura a las órdenes de la Dirección, entre otras a la de la fundación de esa casa de estudios. Seguidamente, cadetes depositaron una ofrenda floral ante el busto del gran sanjuanino.

Posteriormente se procedió a la entrega de premios a los cadetes ganadores del campeonato deportivo interno y el cadete abanderado, suboficial 1° Roberto Cardenal, recibió el premio "Almirante Manuel García Mansilla".

HOMENAJE AL ALMIRANTE MANUEL GARCÍA MANSILLA

El 3 de octubre una delegación de cadetes al mando de un oficial, rindió un homenaje en el cementerio de la Recoleta al almirante Manuel García Mansilla, quien cuando ejerció la dirección de la Escuela Naval Militar instituyó el día 5 de octubre como *Día del Cadete.*

REUNIÓN ANUAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Dieron comienzo el 5 de octubre y se prolongaron hasta el 9, las reuniones anuales del Comité de Seguridad Marítima de la Organiza-

ción Consultiva Marítima Internacional, dependiente de las Naciones Unidas, que tiene como sede a Londres.

Nuestro país estuvo representado por una delegación de la Armada Argentina, que encabezó el capitán de fragata don Isidoro Paradelo (jefe del Departamento Hidrográfico del Servicio de Hidrografía Naval), a quien acompañaron el capitán de corbeta don Jorge A. Larralde del citado organismo; el prefecto principal ingeniero naval don Nelson Noziglia y el prefecto don Carlos Alboreda, de la Prefectura Naval Argentina.

Finalizada la reunión de referencia, el capitán Larralde permaneció en Londres para asistir a la reunión del Subcomité de Seguridad Náutica.

REGRESÓ A LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO EL BUQUE OCEANOGRÁFICO «EL AUSTRAL»

El buque oceanográfico «El Austral» arribó el 6 de octubre a la Base Naval Puerto Belgrano, al mando del capitán de corbeta don Jorge González Abadíe, después de haber dado cumplimiento a una campaña de investigación oceanográfica en nuestra plataforma continental.

La investigación de referencia fue planificada por el Instituto Argentino de Oceanografía, que dirige nuestro consocio el ingeniero don Alberto Lonardi.

Las operaciones realizadas por esta unidad, un veterano velero en las investigaciones del mar, abarcaron la extracción de muestras de fondo; geología y biología marina; obtención de datos batitermográficos realizada durante toda la travesía y otras disciplinas científicas cuyos resultados son evaluados en los laboratorios instalados en la nave o en los que posee el mencionado Instituto.

Las tareas realizadas en el mar fueron supervisadas por el licenciado Félix Monzó, quien contó con la colaboración de técnicos de dicho Instituto y del personal de Ja dotación de la nave.

EN LA ISLA DECEPCIÓN DEL SECTOR ANTÁRTICO ARGENTINO SE HARÁ NUEVO RELEVAMIENTO Y ESTUDIOS VULCANOLÓGICOS

La isla Decepción, perteneciente al grupo de las islas Shetland del sur en el Sector Antártico Argentino, es un cono volcánico que desde hace aproximadamente tres años se encuentra en actividad. La primera manifestación importante se produjo el 4 de diciembre de 1967, obligando al abandono del lugar por las dotaciones permanentes que la Armada Argentina mantenía allí, lo que también hicieron chilenos e ingleses desde sus respectivos destacamentos.

Como saldo de aquella erupción quedaron sensibles modificaciones en el relieve topográfico de la isla, con la aparición de islotes y nuevos cráteres. El fenómeno se repitió con intensidad el 19 de febrero de 1969 y luego —entre el 12 y 13 de agosto último— se concretó una nueva manifestación de actividad volcánica sin que, felizmente, las instalaciones argentinas fueran afectadas.

Desde el comienzo de las erupciones, la Armada Argentina —que mantenía en Decepción un destacamento con personal permanente- ha seguido el proceso volcánico realizando diversas observaciones que hacen pensar con toda seguridad que ese proceso ha de continuar. Luego del movimiento de agosto se efectuaron vuelos de reconocimiento y se obtuvieron fotografías que, a pesar del estado meteorológico desfavorable por la nubosidad y la gran cantidad de hielo y nieve acumulada, han permitido apreciar en forma general los cambios topográficos provocados por el sismo. La bahía Teléfono fue nuevamente el escenario principal de las transformaciones. La línea de costa sufrió variaciones y el islote Marinero Suárez —surgido en 1967— cambió su conformación, siendo notable su derrumbe hacia el interior de Puerto Foster y su unión a Ja costa. Además, se ha observado la formación de nuevas lagunas hacia el norte y nordeste del citado islote.

Las observaciones efectuadas en estos reconocimientos aéreos serán profundizadas en la próxima campaña antártica. La Armada, a través del Servicio de Hidrografía Naval, hará un relevamiento hidrográfico completo de la zona con el objeto de actualizar la carta náutica de Decepción, registrando los nuevos accidentes geográficos. Será alistado especialmente para esta tarea un buque llevando a su bordo personal especializado e instrumental necesario para un trabajo ejecutivo, similar al realizado después de la primera erupción y que permitió a la Argentina editar la primera carta posterior a ese evento en el mundo.

La Dirección Nacional del Antártico, por intermedio del Instituto Antártico Argentino, hará a su vez estudios del proceso vulcanológico, para lo cual destacará una comisión científica que realizará una primera evaluación del estado actual de Decepción, de la que dependerá la permanencia en campamentos especiales para continuar con las mediciones e investigaciones en toda la isla. Esta comisión se trasladará en el buque dedicado al relevamiento hidrográfico, del cual recibirá apoyo permanente durante su gestión científica.

EL 19 DE NOVIEMBRE SE CELEBRÓ EL 91° ANIVERSARIO DE LA INFANTERÍA DE MARINA

La Infantería de Marina nace con la Armada Nacional en los umbrales de nuestra gesta emancipadora.

Las guerras de la Independencia y contra el Imperio del Brasil; la dictadura y los bloqueos del Plata; el proceso de organización nacional son etapas definidas en el desarrollo de la Nación, y la historia testimonia la participación creciente y decisiva que le cupo en ellas a la marinería criolla, precursora de la Infantería de Marina actual, cuyo sacrificio y valor es perenne ejemplo y orgullo de todos los que integran este cuerpo de la Armada.

La fecunda trayectoria de la Infantería de Marina comienza con el "Batallón de Marina" creado en 1807 por la Real Audiencia, que, a las órdenes del capitán de navío Gutiérrez de la Concha, se batió con honor frente al invasor inglés en la entonces Plaza de Toros. Proyectando la firmeza de carácter y el espíritu que desde aquel día distingue a los Infantes de Marina, quedó en el campo de batalla el criollo teniente de navío Cándido de Lasala, caído al frente de sus tropas en la fría mañana del 5 de julio de 1807, según reza el bronce ubicado en uno de los rincones más poéticos del Buenos Aires actual, frente a la actual Plaza San Martín, que al señalar el lugar de su muerte materializa el punto de partida de la Infantería de Marina.

El Arma crece a la par de los ideales de Mayo de 1810. San Nicolás pone de manifiesto su necesidad y Bouchard lo preconiza. Brown, en los partes de Martín García y Montevideo, difunde su nombre y elogia su valor.

La epopeya sanmartiniana la requiere junto a la Escuadra para dominar el mar y desembarcar en las costas peruanas; y hasta los Granaderos se adiestran como Infantes de Marina en la misma cubierta de los buques.

«La Argentina», el célebre corsario de Bouchard, pasea altivo por el mundo el pabellón de la nueva nación y, a la par de su capacidad marinera, muestra la potencia de sus Infantes de Marina, quienes contagiados de la bravura de su jefe, el capitán Juan M. Piriz, cosechan nuevos laureles en hechos que, como la conquista del Fuerte de Monterrey, son una prueba más de arrojo y decisión.

Los Decretos gubernamentales de 1816, 1827, 1830 y 1834 creando Compañías de Marina hablan de por sí de su alcance y trascendencia. Pero ello no fue óbice para que en los años venideros, desaparecidas las amenazas al país, la incomprensión de los gobernantes por las cosas del mar debilitaran a la Armada y su Infantería de Marina. De 1854 a 1871, una Compañía de Marina provee destacamentos a los pocos buques de la escuadra y a principios de 1862 sólo quedan un oficial y veinticuatro hombres a bordo del recordado vapor «Guardia Nacional».

Con la inteligencia y visión de Sarmiento, surge una nueva época para la Armada y su Infantería de Marina, y Nicolás Avellaneda, que le sucede en el gobierno, al hacer propio el pensamiento sannientino,

concreta por Decreto del 19 de noviembre de 1879 la creación de un "Batallón de Marina", que impulsado por el legado heroico de las improvisadas organizaciones del pasado, se proyecta con firmeza a un promisorio porvenir. Por ello esa trascendente fecha fue elegida, con justiciera razón, para celebrar el "Aniversario de la Infantería de Marina Argentina", punto inicial de su pujante y continuo desarrollo.

De aquí en más y al igual que en el pasado, los Infantes de Marina siguen escribiendo en la historia, en tareas propias de la guerra y de la paz, su vocación de Patria.

La seguridad de las dilatadas costas y de los puertos del país va adquiriendo relevancia en la mente de los gobernantes. En 1880 se crea un Batallón de Infantería de Marina con asiento en Concepción del Uruguay y en 1884 esta unidad se reorganiza, constituyendo el primer Regimiento del Cuerpo y participa con uno de sus batallones en la guerra del Chaco, ocupando la línea de fronteras entre el Bermejo y Fuerte Belgrano.

Otras unidades se establecen en Martín García, Zárate y Puerto Belgrano, donde se inauguran en 1899 las primeras baterías. Con el correr de los años los Infantes de Marina se establecen en Río Santiago, Buenos Aires, Mar del Plata, Río Gallegos y en Tierra del Fuego, protegiendo el litoral marítimo como definitivo componente del poder naval.

Junto a las tareas de defensa nacional, los Infantes de Marina prestan permanente apoyo y contribución al pueblo de la nación, desde el año mismo de su creación, en que cruzando desiertos sin agua ni vegetación, en épocas de nieves y con calores extremos, sus hombres recorrieron desde Río Negro hasta Ushuaia y posibilitaron la instalación de la primera red telegráfica de la zona. Su acción continúa con el establecimiento de las primeras guarniciones militares en las apartadas regiones del sur, afianzando la nacionalidad y contribuyendo a su progreso.

Los Infantes de Marina, hijos de la libertad y la democracia, pagaron tributo de sangre en su defensa, mereciendo repetidas veces por su valor y por su honor la alta responsabilidad de ser custodia presidencial.

La Infantería de Marina, activo y dinámico integrante del poder naval, se encuentra al igual que en el pasado, lista para la acción, y desde aquellas primeras maniobras navales de 1894 y 1895 en que un Batallón fue lanzado a la conquista de las simuladas defensas de Madryn bajo nutrido apoyo naval, su perfeccionamiento es continuo y sin pausa, ajustando su orgánica y sus medios a las nuevas exigencias de la guerra, a las técnicas y tácticas más avanzadas, a fin de compartir con

su máxima eficiencia, junto a los buques de la Flota y la Aviación Naval, las responsabilidades integrales de la Armada en el mar y desde él.

Los Infantes de Marina, desde Cándido de Lasala hasta nuestros días, han brindado continuos ejemplos de hidalguía, fieles custodios de su historia y orgullosos de su misión en el destino de la Patria; por ello y como todos los años, al conmemorar su 91° aniversario, honran a los forjadores de su glorioso y fecundo pasado.

LA FRAGATA «LIBERTAD» ARRIBÓ AL PUERTO DE BUENOS AIRES, DANDO TÉRMINO A SU VIAJE DE INSTRUCCIÓN ALREDEDOR DEL MUNDO

El 7 de noviembre arribó al puerto de Buenos Aires el buque-escuela de la Armada Argentina fragata «Libertad», finalizando así su noveno viaje de instrucción alrededor del mundo, con los cadetes de la Promoción 99 de la Escuela Naval Militar, becados de Armadas de países amigos y un subteniente y un alférez del Ejército y Fuerza Aérea argentinos.

La nave zarpó el 4 de febrero de 1970, navegando en total 35.000 millas y visitando los siguientes puertos: Capetown (Sudáfrica); Mombassa (Kenya); Port Louis (Mauricio); Freemantle y Sydney (Australia) ; Noumea (Nueva Caledonia); Manila (Filipinas); Keelung (China Nacionalista); Osaka y Tokio (Japón); Midway, Honolulu y San Francisco (Estados Unidos); Acapulco (México); Guayaquil (Ecuador); El Callao (Perú) y Valparaíso y Punta Arenas (Chile).

"ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO" Y SU CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO INDUSTRIAL DEL PAÍS

En el almuerzo mensual que se realizó en el local del Centro Argentino de Ingenieros, el 19 de noviembre de 1970, organizado por el Institute of Fuel (Filial Argentina), pronunció una conferencia nuestro colaborador el capitán de navío (RE) ingeniero don Enrique R. A. Carranza, presidente del Directorio de A.F.N.E., sobre el tema del epígrafe.

FUNDACIÓN ARGENTINA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS

El 1° de diciembre tuvo lugar en los salones del Centro Naval la ceremonia de entrega de diplomas a los alumnos de los cursos de este

Instituto, ocasión en que su director ejecutivo, contraalmirante (RE) don Francisco L. D. Morell pronunció las palabras que siguen:

Por tercer año consecutivo, en esta ilustre casa de marinos, damos por finalizadas hoy las tareas del año 1970, con las que alcanzamos la cifra de (530 en lo que hace al número de asistentes a cursos y seminarios cumplidos.

Si sumamos a este hecho, el de haber producido cinco publicaciones especializadas, tener dos en prensa y tres más en elaboración, podemos concluir, pensando por encima del lenguaje frío de las cifras, que existe un interés muy marcado por el conocimiento de los problemas marítimos, lo que constituye, a no dudar, uno de los elementos fundamentales para la expansión de la Argentina en el mar.

Al agradecimiento a quienes han concurrido a los cursos y seminarios, robando tiempo al descanso, debo agregar el que despierta en nosotros la colaboración de tantas personalidades que, vinculadas a este medio, lian volcado su saber y su experiencia como profesores o conferenciantes y a aquellos organismos, entidades ***y*** empresas, públicas y privadas, que con su apoyo han posibilitado la consolidación de esta obra.

No quiero dejar de poner de relieve el hecho auspicioso de que esta labor haya encontrado su ámbito en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, como una expresión más de esta casa de estudios en beneficio de los altos intereses nacionales.

Creo interpretar el sentir de quienes estrechamente hemos conducido esta Fundación, si digo que pensamos que con los temas abordados en estos primeros tres anos, se ha formado en lo que hace al panorama general de los intereses marítimos, una infraestructura básica de conocimientos e información indispensable para encararlos a partir de hoy con una mayor profundidad.

SOMOS CONSCIENTES DE QUE EL PROBLEMA MARÍTIMO ARGENTINO ES COMPLEJO Y PARTICULAR, TANTO COMO LO SON SUS FACTORES CONDICIONANTES. DE ALLÍ QUE SI DE ALGO PODEMOS ESTAR CONVENCIDOS, ES DE LA NECESIDAD DE ADENTRARLOS Y TAMBIÉN DEL PERJUICIO QUE SE CAUSA CUANDO SE TRANSMITE, A LA OPINIÓN NO ESPECIALIZADA, IDEAS BASADAS EX GENERALIDADES O EN REFERENCIAS QUE, AL NO SER PROPIAS, LLEVAN EN SÍ LA DEFORMACIÓN DEBIDA A QUE PARTEN DE PARAMETROS TOTALMENTE DISTINTOS.

LA IMPORTANCIA DE ÉSTA, COMO DE CUALQUIERA OTRA LABOR DE ESCLARECIMIENTO, SE BASA EN QUE EN NUESTRO PAÍS, COMO SUCEDE EN CASI TODO EL MUNDO MODERNO, NO SIEMPRE LA RESOLUCIÓN DE ESTOS PROBLEMAS SE HALLA RADICADA EN EL ÁMBITO ESPECIFICO DE SU QUEHACER, Y ES FORZOSO RECONOCER QUE PARA ELLO SE HA CARECIDO Y SE CARECE AÚN, EN MUCHOS ASPECTOS, DE LOS ELEMENTOS DE INFORMACIÓN NECESARIOS PARA APOYAR LA DECISIÓN E IR FORMANDO ASÍ UNA VERDADERA DOCTRINA NACIONAL EN LA MATERIA, QUE GOBIERNE LA ACCIÓN UNIFICADA DE TODOS.

Quiero terminar resaltando que hoy reciben sus diplomas quienes han desarrollado a lo largo de dos años el curso de Administración Naviera, en el que figuras de prestigio han expuesto una vasta gama de aspectos con una profundidad que, en su conjunto, carece de precedentes en nuestro medio. Deseamos pues que encuentren el campo propicio para desarrollarlos en beneficio del país.

A todos, muchas gracias.

EXTRANJERAS

GRAN BRETAÑA

EXPEDICIÓN A LA ISLA ELEFANTE
EL «ENDURANCE»

Del 19 al 24 de noviembre de 1970 estuvo en Dársena Norte, última escala en su viaje a la Antártida, el buque del epígrafe, que normalmente es utilizado para la vigilancia de hielos. Además, ayuda al Reconocimiento Antártico Británico a llevar a cabo sus programas de investigación científica y está dotado con los equipos más recientes de levantamiento hidrográfico, ya que las aguas antárticas en gran proporción están aún sin cartas marinas y queda mucho trabajo por hacer.

El buque fue anteriormente el danés «Anita Dan» y está construido especialmente para operar entre hielos. En 1968, la Marina Real británica lo convirtió en un buque para la vigilancia de hielos, mediante la instalación de equipo científico e hidrográfico, así como la adición de una cubierta de vuelo y hangar para dos helicópteros Whirlwind. Tiene un desplazamiento de unas 3.600 tn y una eslora de 93 m. Su casco y mástil están pintados de rojo vivo para facilitar su reconocimiento sobre el hielo, especialmente desde el aire, aunque en la flota hidrográfica de la Armada Real es tradicional el casco blanco y la chimenea marrón. Su motor diésel único le proporciona una velocidad máxima de 14 nudos y posee una gran autonomía. El buque puede gobernarse desde la cofa para dar a sus oficiales una visión más lejana de los canales a través del hielo.

La dotación del H.M.S. «Endurance» es de 12 oficiales y 106 marineros, incluyendo un pequeño destacamento de Infantería de Marina. También tiene alojamientos para científicos.

El buque ha sido bautizado con el nombre de otro famoso barco anterior en el que el explorador sir Ernest Shackleton navegó hacia el Antártico en 1914. En 1915 fue atrapado por el hielo en el Mar de Weddel, siendo finalmente aplastado y hundido. Sir Ernest y su tripulación llegaron en bote abierto a la Isla Elefante, desde donde emprendieron el épico viaje a Georgia del Sur, en uno de los botes abiertos del «Endurance», el «James Caird». Después de cruzar dicha isla a pie, en forma increíble, la expedición pudo organizar el rescate de los hombres que aún quedaban en la Isla Elefante, ni uno solo de los cuales sucumbió. El nuevo «Endurance», que ha sido bautizado por la Hon. Alexandra Shackleton, nieta de sir Ernest, tiene tres botes,

nombrados de acuerdo con los botes del buque de sir Ernest —«James Caird», «Stancomb Wills» y «Dudley Docker».

En este viaje lleva, además de su tripulación normal, un selecto grupo de 14 científicos, todos miembros de la Marina, Ejército, o Fuerza Aérea de Gran Bretaña.

GASES EN EL ESPACIO: POSIBLE CLAVE DEL ORIGEN DE LA VIDA

Hace poco tiempo se descubrió la presencia de otro complejo gas orgánico en las tenues regiones del espacio interestelar. El reciente descubrimiento de varios de estos gases en el espacio fue uno de los ternas más candentes que se consideraron en la décimocuarta Asamblea General de la Unión Astronómica Internacional, que acaba de celebrarse en la Universidad de Sussex, Inglaterra. Allí cupo destacada intervención a un grupo de científicos creado en el observatorio radioastronómico de Jodrell Bank con la misión específica de investigar la existencia de gases en el espacio.

Hace ya muchos años que los astrónomos emprendieron la búsqueda de distintos materiales en el espacio interestelar. Los "astrónomos ópticos" sólo habían podido identificar unos pocos gases en el espacio. Por su parte, los radioastrónomos descubrieron, hace alrededor de 15 años, átomos de hidrógeno. Lograron identificar este gas porque emitía una señal radial de una frecuencia particular que los científicos ya habían medido en el laboratorio en experimentos con hidrógeno calentado. Debió transcurrir cierto tiempo, sin embargo, hasta que se descubriera en el espacio la presencia de moléculas, en vez de meros átomos; es decir, la presencia de series de más de un átomo formadas por la combinación de varios átomos entre sí. La primera molécula fue el radical oxhidrilo, que los radioastrónomos descubrieron en las nubes de hidrógeno más densas que hay en nuestra propia galaxia, la Vía Láctea y en particular en su centro. Lo curioso del radical oxhidrilo es que emite una señal radial mucho más fuerte que lo que podría esperarse. Esta señal es amplificada —de alguna manera— dentro de la nube de hidrógeno, y los científicos piensan que se trata de un proceso muy similar al que se opera con los láseres utilizados en la tierra para generar haces de luz muy fuertemente amplificados. Otro aspecto llamativo de las densas nubes de hidrógeno y los radicales oxhidrilos reside en que se forman estrellas en el interior de esas nubes. Los astrónomos saben muy poco acerca del desarrollo de este proceso, de manera que las señales radiales provenientes del hidrógeno y el radical oxhidrilo podrían constituir la clave del misterio de la formación de estrellas.

Más recientemente aún, sin embargo, fueron descubiertas en el espacio otras moléculas. Se había establecido que las moléculas de agua emiten una señal radial y, buscando esta misma señal radial, se determinó la presencia de agua en la galaxia. La onda radial emitida por las moléculas de agua mide aproximadamente sólo 1 cm de longitud. Esta longitud de onda, sumamente corta, es fácilmente absorbida por las nubes y el vapor de agua de la atmósfera terrestre. Para encontrar vapor de agua en el espacio los científicos debieron recurrir a telescopios de gran precisión instalados en lo más alto de montañas, por encima de la mayor parte del agua atmosférica.

Y todavía más recientemente se descubrieron en el espacio moléculas bastante complejas. El amoníaco es una de ellas. La molécula de amoníaco, contiene un átomo de nitrógeno, elemento que no abunda tanto en el universo como el hidrógeno. La presencia de amoníaco prueba que las condiciones que imperan en el espacio exterior son apropiadas para la estructuración de moléculas bastante complicadas, incluso de aquellas que consisten en elementos relativamente raros.

Hace apenas más de un año descubrióse en el espacio la presencia de formaldehída, molécula que contiene un átomo de carbono, elemento que abunda menos aún que el nitrógeno. Después de descubrirse la formaldehída se sucedieron varios otros descubrimientos en serie: monóxido de carbono, molécula que también contiene carbono, y a continuación cianuro de hidrógeno, molécula que contiene tanto carbono como nitrógeno. Lo último que se descubrió fue una molécula llamada cianuro de acetilo, consistente en tres átomos de carbono y átomos de nitrógeno e hidrógeno. Todo parece indicar que en los meses y años venideros se descubrirán otras moléculas más complejas aún.

¿Por qué interesan tanto a los astrónomos estos descubrimientos? La primera razón de ello es que normalmente nadie podría tener esperanzas de captar las señales radiales provenientes de estos gases. La única razón por la cual sería posible recibirlas consistiría en que allí se desarrollara algún proceso parecido al de los rayos láser, y esto es por sí mismo bastante interesante. En segundo término, por otra parte, los científicos consideraban desde hace largo tiempo que las moléculas orgánicas complicadas, del tipo del cual resultó la vida en la Tierra, sólo podrían formarse en las densísimas presiones de atmósfera que existen en los planetas. Sin embargo, al parecer, estas moléculas pueden formarse en las tenues regiones del espacio exterior. Podría tratarse, como es obvio, de un punto de partida de la vida en el universo.

(Periodística)



ALBERTO A.
GONZÁLEZ AYESA

Teniente de Corbeta

Falleció el 6 de setiembre de 1970

El teniente de corbeta Alberto A. González Ayesa ingresó en la Armada el 26 de diciembre de 1947 como cadete de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 14 de diciembre de 1953.

Ascendió a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1955 y pasó a retiro el 1° de julio de 1960.

Sus principales destinos fueron: «Bahía Thetis», «San Luis», Escuadrilla de Lanchas Torpederas, «Punta Loyola», «Belgrano» y «Brown».

La Dirección del Boletín del Centro Naval, en sil nombre y en el (le la Comisión Directiva de esta Institución, eleva una plegaria al Altísimo para que haya paz en la tumba de este distinguido consocio.



JOSÉ M. ESQUIBEL

Contraalmirante

Falleció el 8 de setiembre de 1970

El contraalmirante José M. Esquibel nació el 23 de enero de 1902 e ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1918 como aprendiz de la Escuela de Mecánica y pasó a la Escuela Naval el 19 de mayo de 1925 como aspirante.

Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1952.

Sus principales destinos fueron: «Presidente Sarmiento», «San Martín», «Rivadavia», «Cervantes», «Mendoza», «A. 10», 3^ Región Naval, «Bahía Blanca», «Brown», Escuela de Aplicación, «América», «Córdoba», «Buenos Aires», «La Argentina», «Moreno», Comisión Naval en Europa (dos veces), Dirección General del Personal, Zona Naval Militar, Flota de Mar y Dirección General del Material.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante José C. Mosso, en nombre de la Armada Nacional

Me toca la triste aunque honrosa misión de representar a nuestra Marina de Guerra en este luctuoso evento.

Un conspicuo miembro de nuestra arma, que fuera en vida el señor contraalmirante Dn. José M. Esquibel, siguiendo los sinos insondables del Todopoderoso, rinde hoy culto a la madre tierra, para internarse en el más allá eterno.

La institución naval está de duelo y el corazón, enlutado por la pena, no alcanza a esbozar palabra ni a configurar siquiera una idea.

Pero no obstante cábenos decir, con signo afirmativo, que larga, muy larga, fue la trayectoria y prominente y muy fructífera la labor desarrollada en la Marina por el contraalmirante Esquibel.

En efecto; ingresó en la Escuela de Mecánica de la Armada cuando sólo contaba 16 años. Su demostrada eficacia lectiva, su afán de adquirir conocimientos y su ya entonces ponderable cultura, lo hicieron elegir por la superioridad para continuar estudios como aspirante del Cuerpo de Ingenieros de la Escuela Naval Militar.

Y fue así como durante casi un lustro se reveló un alumno ejemplar en

aquel instituto de formación de Río Santiago.

Hago notar aquí una singular coincidencia de su destino. En el prolongado viaje de instrucción de la fragata «Sarmiento» tocó las costas venezolanas. Quizá nunca imaginara nuestro querido biografiado que, ya en la paz de su retiro, iría también a aquella histórica patria de Bolívar a terminar plácidamente sus días.

Recibido su despacho de oficial, comenzó su vida activa en las diversas unidades de nuestra flota de mar, aplicando los vastos conocimientos de su erudición técnica y contribuyendo palpablemente a la formación profesional del personal a sus órdenes. Sería muy largo enumerar sus destinos y sus merecidos ascensos: oficial subalterno, jefe, oficial superior, en extensas etapas cumplidas en torpederos, transportes, avisos, cruceros y acorazados, que me han permitido tener varias veces la oportunidad de ser su subordinado directo, para poder apreciar así su valía, el aporte de un celoso consejero profesional y el apoyo de un superior comprensivo.

Llegó así al grado de contraalmirante y su posterior retiro voluntario de la institución naval, en la que llegó a computar 35 años ininterrumpidos de servicios. ¡Ahora la Armada Nacional le da el postrer adiós!

Señoras y señores: ante este túmulo, cubierto por la gloriosa enseña de la Patria, invoquemos al Todopoderoso, implorando para el hogar enlutado el consuelo sublime de la resignación cristiana.

¡Adiós, almirante Esquibel! Quiera Nuestro Señor, en su infinita misericordia, conducir tu alma benemérita al seno de los justos. Que Dios vele tus despojos y que, al contemplar el frío mármol de la tumba, resplandezca en nuestras mentes la palabra evangélica: “Bienaventurados los mansos de corazón, porque de ellos es el Reino de los Cielos”.



EDUARDO OSCAR CASSESE

Teniente de Navío

Falleció el 12 de setiembre de 1970

El teniente de navío Eduardo Oscar Cassese nació en la Capital Federal el 10 de mayo de 1923.

Ingresó en la Armada el 19 de enero de 1942 como cadete de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 13 de diciembre de 1946.

Con el grado de teniente de fragata pasó a retiro efectivo el 14 de enero de 1953 y fue nombrado en la misma fecha en el Cuerpo de Retiro Activo, donde alcanzó el grado de teniente de navío. El 1° de enero de 1966 pasó a revistar en el Cuerpo de Retirados en Servicio.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Punta Rasa», «Garay», «Rivadavia», «La Argentina», «Lapataia» y Dirección General del Personal.

Como retirado prestó servicios en el Juzgado de Instrucción N° 4 y en el Consejo de Guerra Permanente para Suboficiales, Clases y Tropa (secretario).

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de navío Eduardo Marini, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina me ha delegado la misión de dar el postrer adiós al que en vida fuera el señor teniente de navío Eduardo Cassese.

La mayoría de los buques de nuestra Armada, muchos de los cuales no existen ya, fueron testigos de su hombría de bien, su entusiasmo profesional, su cariño por el mar.

Su interés por la Armada y en especial por la justicia, hicieron que se reincorporara al servicio luego de su retiro en el año 1953, en el Juzgado de Instrucción 4, siendo designado posteriormente secretario del Consejo de Guerra Permanente para el Personal Subalterno.

Sus largos años de actuación permitieron valorar las dotes profesionales que le hacían acreedor del respeto y estima de los que le rodeaban.

Al depositar sus restos mortales en la última morada te rogamos, Señor todopoderoso, ya que esta ha sido tu voluntad aquí en la Tierra, por que el eterno descanso de su alma sea en paz allí en el cielo.

Teniente Cassese: sus camaradas le dicen ¡ Hasta siempre!



JOAQUÍN M. URRETABIZCAYA

Capitán de Navío Contador

Falleció el 25 de setiembre de 1970

El capitán de navío contador Joaquín M. Urretabizcaya ingresó en la Armada el 11 de setiembre de 1918 como auxiliar contador (guardiamarina).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1948 y pasó a retiro efectivo el 1° de marzo de 1951.

Sus principales destinos fueron: Zona Marítima Dársena Norte, Fuerte Barragán, «Bahía Blanca», «Chubut», «Río Negro», Zona Naval del Plata, «Pueyrredón», «Ministro Ezcurra», «Patagonia», «América», «Chaco», Base Naval Puerto Belgrano, 1ª Región Naval, Arsenal de Artillería de Marina Zárate, Secretaría del Ministro de Marina, Escuela Naval, «Rivadavia» Base Naval Río Santiago y Dirección General Administrativa.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío contador Ángel Pilli, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la Armada Nacional cumplo con la dolorosa y triste misión de dar su postrer adiós al señor capitán de navío contador Dn. Joaquín Martiniano Urretabizcaya.

Triste misión ésla, sin duda, con la que he sido honrado por tratarse de un oficial superior quien, por su contracción al deber unido a su hombría de bien, fue siempre un vivo testimonio de una acabada expresión de vida acorde con sus principios.

Su ingreso en la Institución se produce en el año 1918, desarrollando su eficaz actividad profesional en las unidades y organismos en los que le tocó actuar, dejando en cada uno de ellos un ejemplo de tesón y fecunda labor.

En 1934 pasó a desempeñarse en la Junta Nacional para combatir la desocupación, en la cual volvió a mostrar sus relevantes condiciones de trabajo y caballerosidad, tal como lo expresó el presidente de la misma en nota dirigida al señor Ministro de Marina.

En 1951, después de 33 años de activa vida naval y habiendo logrado la más alta jerarquía correspondiente a su escalafón de esa época, pasó a situación de retiro voluntario. Se alejó legándonos un genuino c imborrable ejemplo consustanciado con su estilo de vida, lo cual nos hace reflexionar sobre lo efímero de la existencia humana y lo perdurable de los valores morales y espirituales que sirven de guía y forjan a las generaciones futuras.

La Armada Nacional y el Cuerpo de Intendencia, por mi intermedio, testimonian su pesar y ruegan a Dios por el descanso eterno de su alma y conceda a su familia cristiana resignación.



MARIO RUBÉN CASTILLO

Teniente de Corbeta

Falleció el 23 de octubre de 1970

El teniente de corbeta Mario Rubén Castillo nació en Paraná, provincia de Entre Ríos, el 11 de noviembre de 1944.

Ingresó en la Armada como cadete de la Escuela Naval el 4 de febrero de 1963 y egresó como guardiamarina el 30 de diciembre de 1966. Ascendió a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1968.

Sus principales destinos fueron: «Libertad», «Independencia», Escuela de Aviación Naval, «Bahía Buen Suceso», «Misiones», Estado Mayor de la 3ª División de Destructores y Escuela Politécnica Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de corbeta José Brizuela, en nombre de la Armada Nacional y de sus compañeros de promoción

Querido camarada:

Tengo hoy la amarga y dolorosa tarea de despedirte. Quedan atrás muchos años de juventud compartidos, alegrías y penas ya pasadas pero que nunca olvidaremos, momentos decisivos en nuestras vidas que afrontamos siempre juntos con compañerismo y amistad sincera.

Nos abandona un compañero, pero éste no es el final, pues en nosotros perdurará siempre el recuerdo de su integridad, como hombre y como amigo.

La Armada Nacional y nuestra promoción, al perder a uno de sus miembros, se siente dolorosamente herida.

Ayer ingresamos unidos por los mismos ideales y compartimos día a día las largas y duras tareas con iguales errores y aciertos, con el justo premio de la satisfacción obtenida en el deber cumplido.

La auténtica hermandad de los camaradas de armas, pronto hizo carne en nuestras conciencias y forjó en nosotros una voluntad de acero.

Todas estas nobles cualidades destacan por sí solas la hombría de bien de nuestro querido camarada, cuyos restos hoy despedimos rumbo a su última morada.

Pero lo que hoy lloramos es su amistad sincera, vínculo inseparable del cual hizo un culto. Por ello resulta demoledor que cuando era un triunfador en la vida y había merecido el cariño de sus pares, el destino haya tronchado su empuje vigoroso y detenido su ritmo febril y batallador.

Si bien lo que perdura no es el hombre sino su obra, en este caso es el hombre y la obra, ambos mancomunados, lo que jamás se borrará de nuestras mentes.

Teniente de corbeta Mario Rubén Castillo: El Supremo Creador, Dios Nuestro Señor, ha dispuesto que acudas a su seno; con el corazón oprimido por la emoción y con los ojos nublados por el llanto, te decimos que has hecho honor al uniforme de la Patria y te pedimos que desde lo alto contemples la profunda brecha abierta por tu ausencia.

¡Reposa en paz, que nosotros nos guiaremos por tu ejemplo!



MIGUEL ÁNGEL CATELLA

Capitán de Corbeta

Falleció el 29 de octubre de 1970

El capitán de corbeta Miguel Ángel Catella nació en Santiago del Estero el 21 de junio de 1931.

Ingresó en la Armada el 1° de enero de 1949 como cadete de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 14 de diciembre de 1953.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Aviación Naval, «Misiones», «Py», Escuela de Aplicación para Oficiales, Centro de Concentración Buenos Aires, Base Naval Ushuaia, «9 de Julio», Base Aeronaval Puerto Belgrano, «Entre Ríos», «Buenos Aires», «San Luis», Comando Naval, Centro de Instrucción y Adiestramiento en Armas y «Rosales».

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Jorge I. Anaya, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina, cuya representación asumo, asiste acongojada y reverente al sepelio de los restos del que fuera el capitán de corbeta Miguel Angel Catella.

Dolorosa e inexorable despedida a quien hasta ayer compartía nuestras inquietudes y nuestras ilusiones en los puentes de nuestras unidades, porque el capitán Catella fue uno de esos espíritus indomables que estaba destinado a marcar rumbos en la vida de la institución naval. Buscó siempre la verdad y se produjo siempre en verdad. Su voluntad inquebrantable, sus dotes de conductor, su capacidad intelectual y por sobre todas las cosas esa ansia y necesidad de servicio que definían su convicción del sentido del deber, hicieron de él uno de aquellos hombres que construyen y contribuyen a la grandeza de las instituciones.

Todas estas cualidades le permitieron obtener los máximos galardones a que puede aspirar un oficial de su orientación.

Si algo faltaba definir en este caballero del mar, fue su entereza y su temple en el dolor, y estas cualidades las puso de manifiesto en los momentos tan largos y duros que fueron extinguiendo lentamente su vida.

La Armada se inclina ante uno de sus hijos que la sirvieron con honor y lealtad permanentes.

Capitán Catella: Recibe el postrer adiós de tus camaradas de armas y bajo la tutela de Dios y la sombra del pabellón de la Patria que fue el sino de tu existencia y envuelve tus despojos mortales, descansa en paz.



RAMÓN JORGE POCH

Capitán de Navío

Falleció el 7 de noviembre de 1970

El capitán de navío Ramón Jorge Poch nació en la Capital Federal el 16 de febrero de 1924.

Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1941 como cadete de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 1° de julio de 1945. Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1966.

Sus principales destinos fueron: División Cruceros, «Chaco», Comisión Naval en los Estados Unidos, «Almirante Brown», «Murature», Escuela de Mecánica, «Misiones*, Dirección General del Material Naval, «La Argentina», «Charrúa», Base Aeronaval Comandante Espora, Estado Mayor General Naval, Subsecretaría de Marina, Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor de la Flota de Mar, «San Juan», Dirección de Justicia Naval, Embajada Argentina en el Brasil (agregado naval) y Comando de la 1ª División dé Destructores.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contra-almirante Gonzalo D. Bustamante, en nombre de la Armada Nacional

Dispuesto por la superioridad de la Armada, cumplo con el penoso deber de despedir en nombre de la Institución al capitán de navío Dn. Ramón Jorge Poch, quien desde su ingreso a la Escuela Naval Militar en 1941, continuaría representando a una larga e ilustre familia de marinos, cuya hidalguía, responsabilidad y profunda vocación se concentraban, reverdeciendo, en el capitán Poch, quien supo captar con su alegre optimismo, ardiente deseo de vivir y el gran calor humano de su fuerte personalidad, no sólo la inmediata simpatía de todos los que lo conocieron, sino el profundo e imborrable afecto de quienes siguen siendo sus amigos.

Contaba 46 años el capitán Poch, prestigioso comandante de la Primera División de Destructores de la Flota de Mar, cuando un cruel accidente, injusto y despiadado, nos obliga hoy a acompañarlo azorados, sin querer creer todavía en lo irreparable, en su última singladura hacia el fondeadero seguro, el del eterno descanso, donde contará, sin dudarlo, con la divina protección de Dios y a quien pedimos, sabiendo que se reserva el derecho de saber por qué fue arrancado tan violenta y cruelmente de nuestro lado, bendiga de ahora en adelante su ejemplar hogar, donde se perpetuará para consuelo de todos quienes hoy lo lloran, viviendo en sus tan queridos hijos.

Si difícil resulta normalmente a un oficial la tristísima tarea de despedir a un camarada o compañero que nos ha acompañado compartiendo alegrías y sinsabores a lo largo de toda una vida, tan unidos en nuestra noble profesión, esta tarea se hace prácticamente imposible cuando debemos asumir la representación de sus amigos más íntimos.

Pocos te conocieron, como yo, de pantalón corto, viviendo con tus padres, que ya gozaban del mismo prestigio y respeto en la familia naval que hace tiempo te tienes tan bien ganado.

Ya en la Escuela, hasta hoy y para siempre, tu recuerdo será el del querido y buscado compañero, de corazón alegre, lleno de bromas, de ganas de vivir, que todos buscábamos para matizar de optimismo aquellas imborrables horas jóvenes, plenas de esperanza y fundamentalmente unidos por esa fuerza vocacional que siempre ha caracterizado a nuestra promoción.

Ya se que todos tus afectos y mayores alegrías estaban guardados para quienes llegaron luego: Beba y tus espléndidos chicos, que vivías para ellos, reservándoles lo mejor de tu gran capacidad y cariño. Quedarán, como vos, entre nosotros, y con la ayuda de Dios trataremos todos de resignarnos a no contar con tu presencia física, plena de vida, pero sabiendo que estás con ellos y con nosotros, con los que más querías...

De seguir, podríamos y quisiéramos no cortar jamás este diálogo, si eso fuera la ilusión que permitiera tener tu presencia constante. Sabemos que es imposible y en ese afán de simbolizar, no una despedida sino una continuación, recuerdo que Rubén Darío expresó, supongo que embargado de emociones parecidas a las nuestras de hoy, en su *Canción de la noche en el mar:*

¿Qué barco viene allá?
Es una linterna tan bella...
Es un fanal y una estrella
Que nos indica el más allá,
Y que el amor sublime sella...

Gracias, Rey, en nombre de todos, por tu amistad; gracias por haberme ayudado a terminar...

¡Que Dios te bendiga!



DOMINGO ARGENTINO MERA

Capitán de Corbeta Médico

Falleció el 23 de noviembre de 1970

El capitán de corbeta médico Domingo Argentino Mera nació en el partido de San Martín (provincia de Buenos Aires), el 29 de marzo de 1923.

Ingresó en la Armada como teniente de fragata médico el 26 de abril de 1954. Ascendió a capitán de corbeta médico el 31 de diciembre 19G3.

Sus principales destinos fueron: «Les Eclaireurs», Base Aeronaval Punta Indio, Comisión Naval en los Estados Unidos, Escuela de Aviación Naval, Fuerza Aeronaval N° 2, Centro de Concentración Puerto Belgrano, Hospital Naval Puerto Belgrano, Base Aeronaval Comandante Espora, Dirección de Sanidad Naval, Escuela de Guerra Naval y Hospital Naval Buenos Aires.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta médico Adolfo Julio Maillie, en nombre de la Armada Nacional

En representación del Comando en Jefe de la Armada, me cumple el penoso deber de despedir al capitán de corbeta médico Dn. Domingo Argentino Mera.

Acuden al recuerdo en estos momentos las imágenes de hace dieciséis años, cuando un grupo de jóvenes médicos iniciaba desde una pequeña oficina de la antigua Dirección General del Personal Naval una aventura que los llevaría a un cambio total del modo de vida y a un tipo de actividad hasta entonces desconocida.

Comenzábamos en esos no tan lejanos días del mes de mayo de 1954 nuestra vida naval.

Nos sentíamos unidos por el sentimiento que une a los que han adoptado la misma decisión y un igual propósito.

Nuestro compañero Mera nos impresionaba por su actitud que denotaba una mayor experiencia, ya que en efecto traía un bagaje profesional vasto de su vida civil. Un nutrido historial profesional, con una actividad médica algo trashumante, que lo había llevado a ejercer en diversos lugares del interior del país, le daban esa actitud particular ante la vida y las cosas que trasuntaban una profunda humanidad, que todo medico debe tener, y un agudo sentido del humor unido a cierta filosofía fatalista.

Con este acervo de valores tan importantes, entró a la Institución donde consideró que se daban las condiciones más favorables para el tipo de vida que deseaba y la Institución recibió, a su vez, su personalidad rica en todos los matices que se consus-

tanció y se integró totalmente al espíritu y estructura de la misma.

En la vida naval fue fuente de una verdadera segunda vocación la aviación naval, a la que se integró en todos los aspecto[1]», desde el punto de vista profesional, velando por la salud y la capacitación psicofísica de sus integrantes, con la comprensión y humanidad necesaria, para resolver las situaciones personales y a la vez transformándose en un aviador más, y compartiendo los. riesgos y las satisfacciones de la actividad aérea. El cariño y la amistad con que lo rodearon sus camaradas son el fiel testimonio de que había logrado unir sus dos vocaciones en una, realizando el ideal del médico de escuadrilla unido totalmente al grupo como amigo, médico, consejero y camarada de armas a la vez.

En el campo profesional, una permanente necesidad de superación y de conocimientos lo llevaban a realizar cursos de capacitación, y :su clara inteligencia y su flexibilidad mental le permitían adaptarse brillantemente a las funciones más diversas.

En la Dirección de Sanidad Naval cumplió con idoneidad funciones de tipo médico-administrativo de gran responsabilidad y envergadura, siempre con un claro sentido de la equidad y de la responsabilidad de sus tareas.

Queremos en este momento de despedida final, del momento supremo del tránsito hacia lo Ignoto, hacia los designios inescrutables de Dios, recordarlo como lo vimos hasta ayer cumpliendo su tarea en esta vida, con la bonhomía y el agudo sentido de las cosas que siempre lo caracterizaron, con un optimismo fatalista de los hechos, como el camarada y el hombre de bien que siempre fue.

Capitán de corbeta médico Domingo Argentino Mera: La Armada Argentina os despide y ruega a Dios que dé descanso a vuestra alma y cristiana resignación a vuestra familia.



OSCAR NORBERTO IVANISSEVICH

Capitán de Fragata

Falleció el 28 de noviembre de 1970

El capitán de fragata Oscar Norberto Ivanissevich ingresó en la Armada el 17 de enero de 1947 como cadete de la Escuela Naval y egresó corno guardiamarina el 1° de diciembre de 1951. Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1969.

Sus principales destinos fueron: «Madryn», «Ushuaia», Servicio de Hidrorafía Naval, Grupo Naval Antártico, Fuerza Aeronaval N° 1, Fuerza Aeronaval N° 2, «Independencia», Area Naval Puerto Belgrano, Agregaduría Naval en los Estados Unidos, Escuela de Guerra Naval, Agrupación Hidrográfica, Agregaduría Naval en Francia y Dirección General del Personal.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Rubén Nasta, en nombre de la Armada Nacional

La Armada, y en particular su Servicio Meteorológico, se halla desgarrada por la pérdida irreparable de uno de sus miembros más estimados. La definitiva desaparición del capitán de fragata Oscar Ivanissevich, por lo temprana, repentina y sorpresiva, ha llegado a lo más hondo de nuestros sentimientos, acongojando a todos y en especial a los que fueron sus superiores, compañeros y subordinados.

A pesar de su juventud, larga y profusa fue su labor. Recordamos sus primeros pasos en la Escuela Naval, su graduación como guardiamarina hace casi veinte años y su vocación profunda por las ciencias meteorológicas, que lo impulsó a los claustros universitarios hasta alcanzar brillantemente la licenciatura. Después, su tránsito por las tareas propias y específicas del apoyo meteorológico para la planificación y ejecución de las operaciones navales y las investigaciones. En distintos destinos de la Armada prestó servicios, en los cuales mostró sus excelentes cualidades en el eficaz cumplimiento del deber. Oficial competente y responsable, hizo un culto de sus obligaciones.

Si algo debemos expresar además, en estos tristes momentos, es reconocer y manifestar sinceramente ante familiares, camaradas y amigos muchas de las virtudes que como hombre lo adornaron y que fueron el rasgo sobresaliente de su personalidad. Su carácter, siempre abierto a la franca, cálida y estrecha amistad, su lealtad para con la Institución y sus colegas, sus firmes convicciones y aspiraciones de bien común y su irrenunciable vocación de servicios ganaron el afecto y respeto de cuantos lo tratamos.

Ahora, ante el cuadro irreversible de ese largo camino sin retorno, nos coloca a todos en el trance de la dolorosa situación de despedirlo. Como oficial naval, compañero de promoción, como camarada de largos años de tareas, trabajos e investigaciones comunes, permítaseme manifestar el deseo de que mi amigo entrañable, el capitán de fragata Ivanissevich, encuentre paz y descanso eterno en el Reino del Señor y de que su familia logre una cristiana resignación con la ayuda de Dios y con el recuerdo de su imagen ejemplar.



ENRIQUE MONTI

Capitán de Fragata

Falleció el 1° de diciembre de 1970

El capitán de fragata Enrique Monti ingresó en la Armada el 7 de diciembre de 1916 como aspirante de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 22 de noviembre de 1922.

Efectuó el curso de piloto de hidroavión y aviador naval y obtuvo esos títulos el 8 de febrero de 1927.

Pasó a retiro como teniente de navío en 1935 y reingresó a la Institución como retirado en servicio, alcanzando el grado de capitán de fragata en 1951, año en que pasó a retiro definitivo.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Héctor Luis Ghersi, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina tócame el tan penoso deber como honrosa misión de despedir los restos mortales del capitán de fragata Dn. Enrique Monti.

Nacido en la ciudad de La Plata y miembro de una prestigiosa familia de honda raigambre en la misma, el capitán de fragata Monti ingresó en la Institución como aspirante naval, egresando como guardiamarina de la promoción 48^ de la Escuela Naval Militar y 9^ del Cuerpo de Ingenieros con los mejores conceptos y calificaciones.

Su desempeño profesional excelente y de facetas tan variadas, que lo llevaron a ser caballero del aire y del mar, sólo fue superado por sus condiciones intelectuales, artísticas y humanas que lo llevaron a constituirse en centro generador y multifacético de su núcleo de amistades.

Así, tanto interpretaba música en piano, guitarra u órgano, como volcaba en la tela su irrefrenable votación de pintor.

Su sed de viajero insaciable, despertada en nuestra Institución, la mitigaba con frecuentes viajes a Europa, donde en España, país al que veneraba, nutría su ya amplio bagaje artístico.

Todas las virtudes expuestas y su clara y limpia trayectoria al servicio de la Institución, a la cual dedicó sus mejores esfuerzos, tanto en el mar como en el aire, en sus funciones en distintos Estados Mayores, como su desempeño como vocal dentro del Consejo de Guerra Permanente para Clases y Tropa de la Armada, nos mueven a un profundo reconocimiento.

Señor capitán de fragata D. Enrique Monti: La Armada Argentina os despide y en su nombre ruego a Dios que dé descanso a vuestra alma y resignación cristiana a vuestros familiares. ¡Descansad en paz!

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Brigadier Edgardo E. Accinelli, capitán de corbeta Adolfo E. Baca, capitán de fragata Mario E. Bossi, capitán de corbeta Juan Carrére, capitán de corbeta Néstor J. A. Colombo, capitán de fragata Eduardo Dunzelmann, capitán de navío médico Luis A. Lacoste, capitán de navío Reimundo Palau y capitán de fragata Héctor R. Petersen.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de navío odontólogo Luis María Lascano (reincorporado a la Armada), teniente de fragata médico Raúl Diego Hernández, guardiamarina Enrique Fortini, teniente de fragata ingeniero Néstor Hugo Mata, teniente de fragata médico Enrique Antonio Destéfanis, teniente de fragata odontólogo Jorge Donato Maneglia, guardiamarina Mauricio Felipe Quirós, teniente de corbeta (C) Emilio Enrique Aliborton y guardiamarinas Edgardo Alonso, Alberto Domingo Altamirano, Jorge Daniel Arias, I.M. Héctor Daniel Aristimuño, Eduardo Luis Avilés, Cont. Hugo Humberto Barbarino, Julio Héctor Mateo Barraza, I.M. José Victorio Barrionuevo, Rafael Emilio Basualdo Lebraud, Sergio Bazán, Marco Aurelio Benítez, Jorge Rolando Bergallo, Ricardo Víctor Bernasconi, Francisco Julio César Binotti, Cont. Hugo Nelson Bizzari, Oscar Domingo Cabral, Jorge Luis Canoura, Cont. Manuel Carlos Carballido, Carlos Raúl Carella, Jorge Luis Carlos, Julio Fernando Castellanos, Alejandro Castrilli, Cont. Luis Alberto Catuogno, Daniel Omar Cavalieri, I.M. Jorge Francisco Colina, I.M. Carlos Alberto Comadira, Miguel Ángel Cordini, Carlos Alberto Hugo Dallinger, I.M. Francisco Armando Di Paola, Horacio Ezcurra, Laureano Fernández, Carlos Alberto Fernández Muriano, Mario Daniel Fernández Osuna, Roberto Andrés Ferrante, Horacio Luis Ferrari, Cont. Rufino Néstor Figueredo, I.M. Daniel Osvaldo Fittipaldi, Jorge Oscar Fuster, Orlando Gallego, Cont. Alberto Néstor García, Pablo Eduardo García Velasco, Carlos Higinio Garófali, Cont. Lucas Francisco Giotta, Jorge Tito Giretti, Osvaldo Raúl Goñi, Cont. Ángel Julio Granja, Eduardo Oscar Guelfo, Ricardo Enrique Jolly, I. M. Carlos Enrique Lacoste, Gustavo Ricardo

Lavezzari, Fernando de la Cruz Ledesma, Gustavo Efraín Leprón, José Javier Lizarralde, I.M. Federico Alberto Luque, I.M. Eduardo Carlos Llorens, I.M. Raúl Ernesto Marigliano, Carlos Luis Mazzoni, José Antonio Membrives, Aldo Luis Molinari, Rafael Gustavo Molini, Raúl Alberto Noceti, Cont. Humberto Luis Ochoa, Carlos Santiago Oliveira, Jorge Eduardo Oliveira, I.M. Enrique Salvador Olmedo, Hugo Roberto Ortiz, I.M. Oscar Horacio Oulton, Manuel Esteban Penalta, Francisco Pedro Perrone, Cont. Ricardo Hugo Pesino, Horacio José Pettinari, Manuel Carlos Pita, Juan Carlos Poceiro, Cont. Jorge Carlos Radice, Ángel Gaspar Ramos, Ricardo Luis Rey Méndez, Néstor Ricardo Reyna, Marcelo Alejandro Ricardes, I.M. Sergio Gustavo Robles, Cont. Antonio Oscar Rodríguez, Ismael Arturo Rodríguez, Oscar Alejandro Rodríguez, Arnaldo Luis Rossi, Benito Italo Rótolo, Gonzalo Ruiz Suhr, Guillermo Carlos Salerno, Cont. José Luis Santiago, I.M. Haroldo R. Santillán, Cont. Federico Guillermo Sepp, Jorge Ricardo Soldavini, José Alberto Somonte, Alejandro Jorge Sposetti, Mario Trachcel, Vicente Úbeda, Luis Roberto Pablo Vila, Martín Fernando Villafañe, Carlos Alejandro Yakas y Eduardo Miguel Zaldíbar.

REINGRESO DE SOCIO ACTIVO

Teniente de navío contador (RE) Jorge Pino.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Farmacéutico Francisco Alberto Allende, teniente de navío (R) de la Armada Uruguaya José L. Azzato Brignoni, Dr. Néstor Antonio Castorina, Sr. Eduardo José Monaco, Sr. Ricardo Jorge Roccatagliata, Dr. Guillermo Walter Klein, vicecomodoro Horacio Raúl Palazuelos, ingeniero Marcelo Antonio Sobrevila, Sr. José Peña Cobo, Dr. Felipe Alberto Bosch y mayor (F.A.) Juan José Larroudé.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Carlos J. Galvalisi, contraalmirante José M. Esquibel, capitán de navío contador Joaquín Urretabizkaya, capitán de fragata médico Ramón E. Goya, capitán de corbeta Julio E. Zavalla y capitán de fragata Enrique Monti.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de corbeta Alberto A. González Ayesa, teniente de navío Eduardo Oscar Cassese, teniente de corbeta Mario Rubén Castillo, capitán de corbeta Miguel Ángel L. Catella, capitán de navío Ramón Jorge G. Poch, capitán de corbeta médico Domingo A. Mera y capitán de fragata Oscar N. Ivanissevich.

Por renuncia: Teniente de fragata Arturo H. Molina, teniente de corbeta José Enrique Brizuela y guardiamarina I.M. Jorge Ramón Manzor.

Por separación (Art. 31, inc. 4°, del Estatuto): Teniente de fragata Eduardo Raúl Albareda.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por renuncia: Sr. Francisco Juan Cresta, mayor (RE) Julio A. Lescano y Dr. Luis María González Pedemonte.

Por separación, (Art. 17, inc. 2° del Estatuto): Profesores Jaime Sagarra Marti y Nicolás Estrella Gutiérrez; *(Art. 31, inc. 4°, del Estatuto):* Dr. Rodolfo Angel Lebrero.

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

Incorporación de un vocal

De acuerdo con lo propuesto por el Instituto del epígrafe, la Comisión Directiva de este Centro ha aprobado la designación del Dr. Eduardo Augusto García como vocal del mismo.

TESORERÍA

Ampliación de préstamos

La Comisión Directiva aprobó la ampliación de las escalas de préstamos que otorga la Tesorería de nuestro Centro y que son las que se mencionan a continuación:

Grado	*Monto* (*)	*36 cuotas* (*)	*24 cuotas* (*)	*12 cuotas* (*)
Alte.....	16.000	576.—	800.—	1.472.—
C. N.....	13.000	468.—	650.—	1.196.—
C. F.....	11.000	396.—	550.—	1.012.—
C. C.....	9.000	324.—	450.—	828.—
T. N.....	7.000	252.—	350.—	644.—
T. F.....	5.000	180.—	250.—	460.—
T. C.....	3.800	136,80	190.—	349,60
Gma.....	3.000	108—	150.—	276.—

PRÉSTAMO EXTRAORDINARIO

Alte.....	5.000	250.—
C. N.....	4.000	200.—
C. F.....	3.500	175.—
C. C.....	3.000	150.—

Grado	*Monto*	*24 cuotas*
	(*)	(*)
T. N.....	2.500	125.—
T. F.....	2.000	100.—
T. C.....	1.500	75.—
Gma.....	1.200	60.—

PERSONAL CIVIL DEL CENTRO NAVAL

Sueldo	*Monto*	*24 cuotas*	*36 cuotas*
(*)	(*)	(*)	(*)
Hasta $ 350	900.—	45.—	32,40
Hasta $ 450	1.300.—	65.—	46,80
Hasta $ 600	1.800.—	90.—	64,80
Hasta $ 750	2.300.—	115.—	82,80
Más de $ 750	2.900.—	145.—	104,40

PENSIONISTAS

Haberes	*Monto*	*24 cuotas*	*36 cuotas*
(*)	(*)	(*)	(*)
Hasta $ 500	2.000.—	100.—	72.—
Hasta $ 750	2.500.—	125.—	90.—
Más de $ 750	2.900.—	145.—	104,40

(*) $ ley 18.188.

XVI SALÓN ANUAL DE MARINISTAS

Otorgamiento de premios

El jurado designado al efecto y que estuvo integrado por el señor D. Pablo D. Parodi Vázquez, como presidente, y los señores D. Rafael Muñoz y D. Oscar A. Vaz y capitán de navío D. Antonio H. Rivolta, capitán de fragata D. Rubén H. Giúdice y capitán de corbeta D. Santiago Martínez Autín, como vocales, ha otorgado los siguientes premios a los siete autores cuyas obras fueron elegidas entre las 81 expuestas y 3 fuera de concurso:

Premia de honor - Medalla de oro y plaqueta:

A la obra *Riachuelo,* del señor José Sevilla.

Primer premio - Medalla de oro:

A la obra *Después de la lluvia,* del señor César A. Novelletto.

Segundo premio - Medalla de plata dorada:

A la obra *Remolcadores,* del señor Ambrosio Aliverti.

Tercer premio - Medalla de plata:

A la obra *Remolcadores,* del señor Claudio Gorrochategui.

Tres menciones especiales - Medallas de plata:

A las siguientes obras: ***Astillero, Riachuelo gris*** y ***Remolcadores en descanso,*** de los señores Juan Otero y Jorge Dándolo, y señora Monserrat Juan, respectivamente.

El *Premio "Marinas de Alta Mar"* medalla de oro, fue declarado desierto.

Asimismo, el jurado dispuso el envía de notas de felicitación a los autores de las obras *Playa, Puerto santafecino* y *Rojo en el río,* de la señorita Marta Lozano y los señores Emilio De Grey y Justo A. Lynch, respectivamente.

CÍRCULO MILITAR

Nombramiento de un miembro adscripto a la Presidencia

El Círculo Militar ha cursado una nota en la cual informa que la Comisión Directiva del mismo ha dispuesto nombrar miembro adscripto a la Presidencia a nuestro consocio el señor vicealmirante D. Luis F. Merlo Flores.

MISA DE DIFUNTOS

El 2 de noviembre, a las 11, se efectuó una misa en el panteón del Centro Naval por el eterno descanso de los fieles difuntos.

SERVICIO ODONTOLÓGICO

Habilitación en horas de la tarde

De acuerdo con lo resuelto por el señor director de Sanidad Naval, respondiendo a gestiones efectuadas por el señor Presidente de nuestro Centro, ha sido designado otro profesional para atender el consultorio en horas de la tarde.

En consecuencia, dicho consultorio odontológico ha sido habilitado a partir del 16 de noviembre de lunes a viernes, de 14 a 18 horas.

RECEPCIÓN A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El jueves 26 de noviembre, a las 21.30, se efectuó la tradicional recepción y baile en honor de los nuevos guardiamarinas.

Inició el acto el señor Presidente de nuestro Centro, vicealmirante Ernesto Basílico, quien dijo:

Señor comandante en jefe de la Armada; señores representantes de autoridades nacionales; señores embajadores; señores agregados navales, militares y aeronáuticos; señoras y señores:

Un acontecimiento que llena de verdadero júbilo a los miembros del Centro Naval es éste que hoy celebramos con motivo de la incorporación como socios activos

de 98 flamantes guardiamarinas que acaban de regresar del magnífico viaje de instrucción realizado a bordo de la fragata «Libertad». De ellos, 84 pertenecen a la promoción 99ª del Cuerpo de Comando, de los cuales 70 son del escalafón general y 14 del escalafón infantería de marina, y 14 pertenecen a la promoción 57ª del cuerpo profesional, escalafón intendencia.

Han logrado ver cumplido el ansiado anhelo de alcanzar el primer grado de oficial de nuestra Armada, honroso y merecido premio con que culmina uno de los momentos más emocionantes de la carrera, acaso sólo comparable al que se experimenta al alcanzar la jerarquía de almirante.

Señores guardiamarinas: Como presidente del Centro Naval, en nombre propio y en el de los señores miembros que lo integran, me complazco en claros una afectuosa y cordial bienvenida a esta casa, que de hoy en adelante será también la vuestra, y os ofrezco esta recepción en vuestro honor y de vuestros familiares, de la que participan jubilosamente miembros de nuestro querido Centro, que agrupa la casi totalidad de los oficiales de la Armada.

Idéntica bienvenida doy al señor comandante y a la plana mayor de la fragata «Libertad», quienes pusieron verdadera dedicación y empeño para poder completar vuestra digna formación de guardiamarinas a lo largo del octavo viaje de instrucción que acabáis de cumplir, con lo cual habéis quedado ahora armados caballeros del mar. Y es en tal concepto que hoy os recibimos al entrar a formar parte integrante de nuestra Institución.

También va mi afectuosa bienvenida a los oficiales becarios extranjeros que efectuaron el mencionado viaje, durante el cual, en franca camaradería reafirmaron, sin duda alguna, un vínculo que contribuirá a fortalecer el ya existente entre la oficialidad de nuestra Armada y los miembros de las de Bolivia, Paraguay, Perú, Sudáfrica y Uruguay. Y con igual afecto recibo a los dos jóvenes representantes de nuestro Ejército y de nuestra Fuerza Aérea que fueron distinguidos para participar en tan magnífico como inolvidable viaje que, sin duda, les ha proporcionado muchos beneficios, además de acrecentar los vínculos fraternales con sus camaradas de la Marina.

Jóvenes guardiamarinas: Sois como un retoño de esta prestigiosa y querida institución, fundada hace 88 años por un destacado y entusiasta núcleo de jóvenes oficiales de la Armada, ansiosos por lograr una amplia y verdadera cohesión entre sus miembros y darle impulso y vida, a fin de satisfacer muchas inquietudes de índole diversa que en aquellos momentos eran motivo ele serias preocupaciones. Fue ésa una semilla fecunda de la que nació este Centro Naval, y que gracias a la inteligente y perseverante acción de todos sus miembros se ha desarrollado cual un árbol frondoso que cuidamos con esmero, para que siempre conserve fuerte y lozano el mismo espíritu de *Unión* y *trabajo*, palabras que constituyen el lema ele nuestro Centro y están grabadas en su escuelo como expresión del verdadero sentir y de la voluntad que animó a los fundadores ele este club de caballeros.

Unión implica fundamentalmente afianzar la cohesión espiritual, moral y social, así como la cooperación mutua entre sus miembros; *trabajo* implica lograr la indispensable colaboración personal ele sus integrantes para asegurar el mejor desenvolvimiento ele nuestro querido Centro en todos sus aspectos.

Nuestro Centro Naval ha procurado siempre servir a todos sus asociados brindándoles diversas comodidades, fomentando lazos de camaradería entre sus miembros y los de las otras fuerzas armadas, cultivando los aspectos sociales, culturales, artísticos y deportivos, y contribuyendo de varias maneras en beneficio de los socios con destino fuera de la Capital Federal, mediante la acción de delegaciones de la Comisión Directiva.

Es, en cierta medida, un segundo hogar de la familia naval; el anexo brinda alojamiento en esta Capital, y el local del Tigre permite un cierto esparcimiento

mientras se incorporan algunas otras mejoras. También con la cesión del campo deportivo Olivos por parte de la Armada, se inicia un período de actividades deportivas en que, de acuerdo con la reglamentación pertinente, los señores socios y sus familias, podrán disfrutar ampliamente. Asimismo, la reciente adquisición de dos yates para aumentar la flota perteneciente al Yacht Club Centro Naval proporciona otro motivo más de esparcimiento. En una palabra, el Centro Naval vela siempre por el mayor bienestar de sus miembros y dicho propósito se cumple en la medida de sus disponibilidades.

Nuestro Centro os ofrece también ventajas de carácter mutualista, y la Tesorería desarrolla una actividad de muy grande amplitud, permitiéndole además atender las necesidades que circunstancialmente pudieran apremiar a los señores consocios.

Orgullo de nuestra ciudad es el Centro Naval, punto de reunión de sus miembros para algunas de esas actividades propias de un club de caballeros, y de otros actos de significativa relevancia, como el presente.

Confío en que podréis disfrutar de las comodidades que puede ofreceros confióme a la reglamentación vigente, y os exhorto a que cuidéis este patrimonio irreemplazable y colaboréis para que conserve siempre el alto prestigio social de que disfruta.

Señores guardiamarinas: este es vuestro día; vuestro anhelado día desde que os incorporásteis a la Escuela Naval Militar. Os felicito por tan trascendental acontecimiento en vuestra vida, formulando los mejores votos por que el éxito os acompañe en esta noble profesión naval que habéis elegido, que no es fácil, ni placentera, ni está exenta de sacrificios verdaderos.

Agradeció la demostración el guardiamarina Oscar Domingo Sobral, primero de la promoción, con las siguientes palabras:

Señor comandante en jefe de la Armada, señor presidente del Centro Naval, autoridades civiles y militares extranjeras y nacionales, señoras y señores:

Resúltame infinitamente honroso ser quien deba agradecer, en nombre de la promoción 99ª, a todos los miembros del Centro Naval ante esta calurosa acogida de honor, que nos llena de júbilo compartido con nuestros familiares, como así particularizar mi agradecimiento al señor presidente de esta institución por los tan felices términos de sus augurios, que no son escuchados sólo como tales sino más propia mente como guía de sanos consejos.

Quiero también en esta oportunidad, hacer resaltar el profundo reconocimiento que la promoción experimenta hacia todos aquellos señores jefes, oficiales y profesores que a través de su generoso aporte formativo han incidido para que hoy podamos subtender el triunfo, que nos hace acreedores al sable de oficial de nuestra Armada.

El día en que mi promoción dejó nuestra querida Escuela Naval para encaminar sus pasos hacia la fragata «Libertad», lo hicimos barajando el sano juicio de que si bien ante nosotros se cerniría el fabuloso espectáculo del mundo, ante todo prevalecería la responsabilidad personal de cada uno, en el sentido de sorber con la mayor avidez, prácticamente, conocimientos profesionales, como así consolidar los antenormente asimilados.

Al igual que entonces, hoy la promoción 99ª entiende que haber conquistado el rango de oficial no constituye el punto final en la vicia de estudiantes, sino por el contrario, demarca el enfático comienzo de una vida de incesante sacrificio y abnegación consagrada a la superación constante, en aras de dejar a nuestro paso tan sólo el producto constructivo que generan los hombres que convencidos conjugan la capacidad con los más elevados valores morales y se manejan orgullosos ele saberse cumplidores con la Patria.

Una vez más reitero nuestro infinito agradecimiento, dirigido a quienes nos han formado, a quienes comparten con júbilo la alegría que hoy gozamos, y a todos los oficiales de la Armada que han permitido ingresemos como tales a sus cuadros, en la ferviente convicción de que sabremos proteger, en lo alto, el prestigio de nuestra querida Armada.

FELICITACIÓN AL PERSONAL DEL ANEXO

La C. D. felicitó al señor gerente del Anexo, y por su intermedio ai personal que colaboró en oportunidad de una indisposición del señor padre del teniente de navío Oscar Julio Barquín, quien posteriormente falleció, prestando amplio y desinteresado apoyo a su esposa, según lo comunicó el hijo de ambos en una nota de agradecimiento por esa encomiable actitud.

REUNIÓN DE MIEMBROS DE LA C. D. CON EL PERSONAL

Como es habitual al finalizar cada año, el 21 de diciembre, a las 19, se realizó la reunión de las autoridades del Centro, encabezada por el señor Presidente, vicealmirante Basílico, con el personal de la casa.

En la oportunidad el vicealmirante Basílico agradeció la colaboración prestada por el personal en el año que finaliza y brindó por la felicidad de todos los presentes y sus respectivas familias en el nuevo año.

Asimismo concurrieron a esta reunión, por invitación de la presidencia, el oficial subinspector de bomberos Abel Omar Balmaceda y el cabo Jesús Domingo Ovejero, pertenecientes a la Brigada de Explosivos de la Policía Federal, sus familias y camaradas de los mismos. Estos dos servidores públicos fueron quienes sufrieron graves heridas al tratar de neutralizar una de las bombas que manos criminales colocaron en nuestra sede social. El vicealmirante Basílico, en breves palabras, agradeció muy íntimamente la actuación de estos esforzados servidores de la sociedad. En nombre de sus camaradas agradeció la demostración el subcomisario Condorí, de la Brigada de Explosivos.

TORNEO DE TENIS "CAMARADAS" (INTERCLUBES) DE LAS FUERZAS ARMADAS

A continuación se dan los resultados de este torneo, que tuvo lugar en el Círculo de Aeronáutica:

1ª FECHA (23-10-70)

Circulo de Aeronáutica vs. Circulo Militar

Categoría "A": C.A.: 2 puntos - C.M.: 1 punto.
Categoría "B": C.A.: 0 puntos - C. M.: 3 puntos.
Final: C.A.: 2 puntos - C.M.: 4 puntos.

2ª FECHA (24-10-70)

Círculo de Aeronáutica vs. Centro Naval

Categoría "A": C.A.: 2 puntos - C.N.: 1 punto.
Categoría "B": C.A.: 1 punto - C.N.: 2 puntos.
Final: C.A.: 3 puntos - C.N.: 3 puntos.

3ª FECHA (25-10-70):

Circulo Militar vs. Centro Naval
Categoría "A": C.M.: 2 puntos - C.N.: 1 punto.
Categoría "B": C.M.: 2 puntos - C.N.: 1 punto.
Final: C.M.: 4 puntos - C.N.: 2 puntos.

FINALES DEL TORNEO

Categoría "A"

l°) Círculo de Aeronáutica: 4 puntos.
2°) Círculo Militar: 3 puntos.
3°) Centro Naval: 2 puntos.

Categoría "B"

l°) Círculo Militar: 5 puntos.
2°) Centro Naval: 3 puntos.
3°) Círculo de Aeronáutica: l punto.

Clasificación general

1°) Círculo Militar: 8 puntos.
2°) Círculo de Aeronáutica: 5 puntos.
3°) Centro Naval: 5 puntos.

Nota: El Círculo de Aeronáutica ocupó el 2° puesto a igualdad de puntos por tener mayor número de "sets" ganados.

INTEGRACION DE LOS EQUIPOS DEL CENTRO NAVAL

Categoría "A"

CCMD (R) Emilio Lamon
CCCO Horacio O. Altamirano
TNCO Julio Viada Stenger
TNOD Carlos Núñez
TFBQ Roberto H. Edrosa

Categoría "B"

CFGE Aldo H. Fernández
CCGE Norman R. Azcoitía
TNGE Juan P. Villemur
TFCP Pedro Peretti
TFCP Pedro Varela

Aclaración: Por cada categoría se jugaron, en cada fecha, 1 doble y 2 individuales.

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 20.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes, de 14 a 19

SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 9 a 20; sábados, de 9 a 12.

TESORERÍA: Lunes a jueves: de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

BIBLIOTECA: Lunes a viernes, de 11.30 a 18.30.

BIBLIOTECA RECREATIVA: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.30.

ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 14 a 18.

CONSULTORIO MÉDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.

ENFERMERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

PEDICURO: Miércoles, de 18 a 20.

SALA DE ARMAS: Profesor de Esgrima: Martes a sábado, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

SASTRERÍA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados, de 8 a 12. Anexo Centro Naval: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, de 8 a 12.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.30; sábados, de 8 a 13.

BAR: Diariamente, de 8 a 22, y domingos de 10 a 20.

PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 19.45; sábados, de 8.30 a 19.45.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

COMEDOR: Horario de entrada: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 22.30; sábados, de 12 a 15 y de 20 a 23.30.

DEPÓSITO DE BULTOS. Ver Mayordomo Delegación Tigre.

ANEXO CENTRO NAVAL: La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos en Secretaría.

P A N T E Ó N

HORARIO DE VISITAS

Lunes a sábado, de 7,30 a 12 y de 15 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Correo Argentino Central (B)
FRANQUEO PAGADO
Concesión Nº 4830
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 1023

TALL. GRÁF. BUSCHI S. A.

INDICE TOMO LXXXVIII

1970

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1970 Num. 682	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Marinos Ilustres. Contraalmirante Franklin Nelson Page	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones - Delegaciones	S/N°
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de Conferencias	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Florido P.C.	**El aspecto estratégico de la explotación petrolífera en el Río de la Plata**	1
Destéfani L.H.	**Acciones conjuntas del Ejército y la Armada en la historia**	13
Banzo H.	**Pasado, presente... y futuro del mar**	35
de Vries M.A.	**¡ Adiós... « Karel Doorman » ! Recuerdos de un ex tripulante**	51
Ortiz de Marco E.	**Líderes y liderazgo**	69
Fisher B.E.	**Semejanzas**	85
Paz J.C.	**Métodos de respiración artificial. Un nuevo tubo respirador**	89
Pinasco E.H.	**Ataques al puerto de Buenos Aires durante la Colonia**	105
Notas profesionales	**NACIONALES**	
	El rompehielos ARA "General San Martín" llegó a la base naval de Ushuaia	115
	Visita oficial del Jefe de Estado Mayor de la Marina española	115
	Arribó en visita oficial a nuestro país el buque-escuela "Gloria" de la Armada de Colombia	116
	La Escuela de Aviación Naval efectuó el viaje de instrucción de fin de cursos	116
	Hospital Naval Central	117
	La República Argentina es el país que más cartas náuticas ha editado en el mundo durante 1969	117
	Un helicóptero del transporte ARA "Bahía Aguirre" visitó las ruinas de la cabaña que sirvió de alojamiento a la dotación del "Antarctic"	118
	En el portaaviones ARA "25 de Mayo" se afirmó la nueva insignia del mando del Comandante Naval	120
	Puerto de ultramar en aguas profundas	120
	"Campaña pesquería XIV"	120
	Homenaje de la Armada Argentina al diario "La Nación" con motivo de su centenario	121

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1970 Num. 682 (Cont.)	
Notas profesionales	**EXTRANJERAS**	
(cont.)	**Francia**	
	Un navío de características poco comunes: el buque seguidor de misiles "Henri Poincaré"	122
Boletín del C.N.	Errata	132
Necrología	Teniente de Corbeta Jorge Plate	133
	Capitán de Navío Julio A. Petrocchi	135
	Capitán de Fragata Alfredo Constante	136
	Capitán de Fragata Francisco Zitara	137
	Capitán de Fragata Médico Remo Hugo Stupenengo	138
Asuntos Internos	Reconocimiento de socios vitalicios	140
	Altas de socios activos	140
	Altas de socios concurrentes	140
	Bajas de socios vitalicios	140
	Bajas de socios activos	140
	Bajas de socios concurrentes	141
	Separación de socios	141
	No confirmados como socios	141
	Otorgando licencia la Vicepresidente 2° de la Comisión Directiva	141
	Asamblea Ordinaria 1970	141
	Boletín. Trabajos publicados en 1968-69	143
	Yachting	143
	Yacht Club Centro Naval	143
	Esgrima	143
	Homenaje al general Rosales	143
	Homenaje al almirante Brown	143
	Bar	144
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1970 Num. 683	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Teniente General D. Pedro Eugenio Aramburu	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones - Delegaciones	S/N°
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de Conferencias	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Centro Naval - Aviso comercial)	S/N°

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1970 Num. 683 (Cont.)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Lares A.G.	**La cuestión del Río de a Plata**	145
Varela B.I.	**Comentario sobre la Universidad Argentina**	161
Sánchez Sañudo	**Alberdi, la antítesis de Karl Marx**	167
Moranchel M.A.	**Inteligencia**	191
Izaguirre M.	**Meteorología y Telecomunicaciones antárticas**	197
Quiroga Furque	**Anécdotas marineras. "Gotas de Mar"**	205
Holmberg y Aubone	**De la enseñanza piscatoria. Anteproyecto de Código de Pesca 1947/49**	213
Reverter V.J.	**Nueva perspectiva para apreciar un servicio**	227
Notas profesionales	**NACIONALES**	
	Ingreso a la Escuela Naval Militar	239
	Visita de unidades navales alemanas	239
	Acontecimiento astronómico	240
	Nuevo jefe del departamento de Estudios Históricos Navales de la Secretaría General Naval	241
	Trae noticias positivas de las islas Malvinas el señor Juan Carlos Moreno	241
	Una torre para la Argentina	243
	Homenaje al almirante Brown en San Juan	244
	Nuevos destructores	245
Necrología	Capitán de Corbeta Pascual M. Greco	247
	Capitán de Navío Salustiano Mediavilla	248
	Teniente de Navío Carlos Julio Gérez	250
	Capitán de Corbeta Esteban Risi	251
	Capitán de Corbeta Auditor Diego Enrique Sánchez Sorondo	252
	Teniente de Navío I.M. Carlos Hernán Botto	253
	Contraalmirante Gregorio A. Portillo	254
	Contraalmirante Médico Ciriaco F. Cuenca	256
	Contraalmirante Harald Cappus	258
	Capitán de Navío I.M. Juan B. Berasaluce	259
	Teniente de Corbeta Ricardo F. Boso	261
	Contraalmirante Médico César T. Sánchez Ruiz	262
Asuntos Internos	Altas de socios activos	264
	Altas de socios concurrentes	264
	Bajas de socios vitalicios	264
	Bajas de socios activos	264
	Bajas de socios concurrentes	264
	No confirmados como socios	265
	Cambio de categoría de socio	265
	Exposición de arte ikebana	265
	Exposición de miniaturas y artes plásticas	265

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1970 Num. 683 (Cont.)	
Asuntos Internos	Ciclo musical de 1970	265
(cont.)	Asamblea Ordinaria	266
	Constitución de Subcomisiones y Delegaciones	267
	88° Aniversario del Centro Naval	267
	Comida Intercírculos	272
	Día de la Armada - 17 de mayo	273
	Designación de vocales titulares	273
	Licencia del señor Presidente	273
	(Servicios y Horarios de la casa)	274
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Septiembre 1970 Num. 684	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Marinos Ilustres - Almirante Atilio Sexto Barilari	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones - Delegaciones	S/N°
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de Conferencias	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Centro Naval - Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Aviso Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Scunio A.D.H.	**Los desplazamientos del alférez D. José María Sobral en las tierras antárticas**	277
Ortiz de Marco E.	**La burocracia**	
Ferrer y Aumann	**El personal de los submarinos**	307
Álvarez J.A.	**La operatividad terrestre y las inundaciones**	319
Villafañe A.G.	**La nueva concepción del derecho y la conducción**	327
Plaza J.A.	**Hace ya un siglo y medio en las Malvinas**	349
Padula Pintos V.H.	**Las comunicaciones mediocres**	361
Román E.A.	**Trazadores radiactivos**	367
Notas profesionales	**NACIONALES**	
	Conmemoración de un nuevo aniversario de la Revolución Libertadora	377

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Setiembre 1970 Num. 684 (Cont.)	
Necrología	Capitán de Fragata Santiago Zervino	387
	Capitán de Fragata Manuel Filipelli	388
	Capitán de Corbeta Bernardo Mc Gough	389
	Capitán de Navío Alois F. Fliess	390
	Capitán de Fragata Contador Julio Mauro Berazay	392
	Capitán de Corbeta I.M. Delfor O. Barnetche	393
	Capitán de Fragata Carlos Francisco Ratto	394
	Teniente de Corbeta Jorge Guillermo Degreef	395
	Capitán de navío Médico José Antonio Olarte	396
	Capitán de Fragata Mauricio Hugo Hasenbalg	398
	Capitán de Fragata Ceferino M. Pouchan	399
	Dr. Horacio C. Rivarola	400
	Sr. Julio Gallino Rivero	402
	Brigadier General ® Gustavo A. Hermansson	403
Asuntos Internos	Reconocimiento de socios vitalicios	405
	Altas de socios activos	405
	Altas de socios concurrentes	405
	Confrimación como socios concurrentes	405
	Bajas de socios vitalicios	405
	Bajas de socios activos	406
	Vajas de socios concurrentes	406
	Bajas de socios honorarios	406
	Separación de socios activos	406
	Separación de socios concurrentes	406
	No confirmados como socios	406
	Instituto de Publicaciones Navales	407
	Agazajo de la Asociación Amigos de la Calle Florida	407
	Instituto Sanmartiniano	411
	Tesorería: modificación de la reglamentación sobre Caja de Ahorros	411
	Escudo de bolsillo	411
	Comida de camaradería de las Fuerzas Armadas	411
	Acto de honradez de un empleado	414
	XVI Salón Anual de Marinistas	414
	Anexo Centro Naval - Tarifas	414
	Ranking interno de esgrima año 1970 (Casa Central)	414
	Torneo de sable individual	415
	Fallecimiento del Teniente General D. pedro Eugenio Aramburu	415
	Conmemoración de la Revolución Libertadora	416
	Rectificación sobre baja de un socio	417
	Renovación de autoridades del Centro Naval	417
	(Servicios y Horarios de la casa)	419
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1970 Num. 685	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1970 Num. 685 (Cont.)	
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Marinos Ilustres - Almirante Manuel Domeq García	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones - Delegaciones	S/N°
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de Conferencias	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	
	(Aviso Centro Naval - Aviso comercial)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Aviso Centro Naval)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	
Rojas I.F.	**Una luz extranjera en tierra argentina**	421
Casellas A.O.	**¿El mundo ha perdido un hemisferio?**	427
Moranchel M.A.	**Las servidumbres de la decisión. (Hiroshima - 6 de agosto de 1945)**	433
Said E.	**Hacia un sistema logístico integral**	443
Lázzari E.C.A.	**Las bases militares y su interaccionar con el medio socio-económico externo**	451
Escola H.J.	**María Pita: La mujer que venció a Drake**	463
Biggeri E.	**Las barcas carboneras de la Armada. 1888 - 90. (Y los recurdos de la vela)**	475
Maidana W.J.P.	**Buques nucleares**	487
Notas profesionales	**NACIONALES**	
	Aniversario de la Escuela Naval	503
	Homenaje al Almirante Manuel García Mansilla	503
	Reunión anual del Comité de Seguridad Marítima	503
	Regresó a la base naval Puerto Belgrano el buque oceanográfico "El Austral"	504
	En la isla Decepción del sector antártico argentino se hara nuevo relevamiento y estudios vulcanológicos	504
	El 19 de noviembre se celebró el 91° Aniversrio de la Infantería de Marina	505
	La fragata "Libertad" arribó al puerto de Buenos Aires, dando término a su viaje de instrucción alrededor del mundo	508
	"Astilleros y Fábricas Navales del Estado" y su contribución al desarrollo industrial del país	508
	Fundación Argentina de Estudios Marítimos	508
	EXTRANJERAS	
	Gran Bretaña	
	Expedición a la isla Elefante. El "Endurance"	510
	Gases en el espacio: posible clave del origen de la vida	511

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1970 Num. 685 (Cont.)	
Necrología	Teniente de Corbeta Alberto A. González Ayesa	513
	Contraalmirante José M. Esquibel	514
	Teniente de Navío Eduardo Oscar Cassese	516
	Capitán de Navío Contador Joaquín M. Urretabizcaya	517
	Teniente de Corbeta Mario Rubén Castillo	518
	Capitán de Corbeta Miguel Ángel Catella	519
	Capitán de Navío Ramón Jorge Poch	520
	Capitán de Corbeta Médico Domingo Argentino Mera	522
	Capitán de Fragata Oscar Norberto Ivanissevich	524
	Capitán de Fragata Enrique Monti	525
Asuntos Internos	Reconocimiento de socios vitalicios	527
	Altas de socios activos	527
	Reingreso de socio activo	528
	Altas de socios concurrentes	528
	Bajas de socios vitalicios	528
	Bajas de socios activos	528
	Bajas de socios concurrentes	529
	Instituto Naval de Conerencias	529
	Tesorería	529
	XVI Salón Anual de Marinistas	530
	Círculo Militar	531
	Misa de Difuntos	531
	Servicio odontológico	531
	Recepción a los nuevos guardiamrinas	531
	Felicitación al personal del Anexo	534
	Reunión de miembros de la C.D. con el personal	534
	Torneo de tenis "Camaradas" (interclubes) de las Fuerzas Armadas	534
	(Servicios y Horarios de la casa)	536