BUENOS AIRES

ENERO-MARZO 1971 – NÚM. 686

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

AFNE S.A.
con los motores en marcha..!

Bajo licencia FIAT (Torino - Italia) y SULZER (Suiza), AFNE S. A. está desarrollando un plan de fabricación de grandes motores diesel en su ASTILLERO RIO SANTIAGO.

En Fabricación:

4 motores AFNE-SULZER de 3.600 C.V.
3 motores AFNE-FIAT de 10.500 C.V.
1 motor AFNE-SULZER de 9.000 C.V.
1 motor AFNE-FIAT de 9.000 C.V.

y próximamente comenzará la construcción de 5 motores de 10.500 C.V. para propulsar sendos nuevos cargueros de 9.600 T.P.B. que se construirán para la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (E.L.M.A.)

14 motores diesel que propulsarán nuevos buques argentinos.

AFNE S. A. en continuo movimiento, porque así lo exige la economía del país.

Por eso está . . .

CON LOS MOTORES EN MARCHA!

ASTILLEROS y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

CORRIENTES 672, BUENOS AIRES

navi pub.



FUNDADO EN MAYO DE 1882

Ene.-Mar. 1971

N° 686

VOL. LXXXIX

AÑO XC

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Marinos ilustres: El contraalmirante Manuel García Mansilla III

El descubrimiento de la Antártida 1
Capitán de fragata Bernardo N. Rodríguez.

La noción de "política" 11
Capitán de corbeta Enrique Ortiz De Marco.

El puerto de aguas profundas 27
Capitán de fragata Jaime J. Martínez.

La Universidad argentina 49
Contraalmirante Remo J. Tozzini.

El Río de la Plata y algunos de sus problemas 59
Capitán de fragata Manuel Garrido.

Gloria, tragedia y compensación 67
Capitán de navío Laurio H. Destéfani.

Escuela de Pesca: una realidad nacional 79
Teniente de navio Jorge A. Morales.

La exclusión de la jurisdicción nacional en las causas de jurisdicción marítima 85
Capitán de fragata auditor Héctor Jorge Escola.

Notas profesionales 97

Necrología 112

Asuntos internos 129

Entretenimientos 133

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 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



CONTRAALMIRANTE MANUEL GARCÍA MANSILLA

Primer Presidente del Centro Naval
1882 – 1884
1891 – 1892
1903 – 1904

Contraalmirante
Manuel García Mansilla

El contraalmirante García Mansilla nació en Buenos Aires, el 17 de febrero de 1859. Se recibió de guardiamarina el 10 de enero de 1875, y pasó a cursar estudios superiores en la Escuela Naval de Brest (Francia) hasta el año 1877, en que se embarcó en la fragata de guerra «Flore», realizando un viaje de 12.500 millas, al final del cual obtuvo el segundo puesto en la promoción, siendo felicitado por el ministro de Marina de aquel país.

En 1878 se embarcó en la «Victorieuse», fragata que recorrió las costas del Mediterráneo, el canal de Suez y los mares del Pacífico, llegando a Chile en la época de la guerra con el Perú. Durante este viaje, siendo oficial de derrota, salvó la vida de un marinero que había caído al agua durante la travesía del Mar Rojo. Este acto le valió la Cruz de la Legión de Honor, concedida por el gobierno francés.

Regresó al país en ese año, promovido al grado de alférez de fragata, y fue incorporado al transporte «Villarino», en el que efectuó el viaje de El Havre a Buenos Aires, trayendo los restos del general San Martín.

En 1880 ascendió a alférez de navío y al año siguiente fue comisionado por el gobierno para formar parte de la junta de marinos que adquirió en Fiume una importante cantidad de materiales explosivos y vigiló la construcción del torpedero «Enrique Py», embarcación que fue traída a remolque por el transporte «Maipú».

A su regreso del extranjero fue destinado a la Plana Mayor del «Maipú». En 1883, siendo oficial de este buque y hallándose de visita a bordo del «Andes», fueron solicitados los servicios de la oficialidad de este monitor para ir en auxilio del bergantín «Theodos», que se hallaba próximo a naufragar a pocas millas del «Andes». El alférez de navío García Mansilla pidió entonces autorización al comandante del buque mencionado y obtenido el permiso correspondiente se trasladó en un bote de guerra al velero en peligro, consiguiendo ponerlo a salvo. A raíz de este valeroso acto fue ascendido a teniente de fragata el 5 de setiembre de 1883.

En 1886 pasó a prestar servicios a la Estación de Torpedos del Tigre. Los estudios que García Mansilla efectuó sobre esta arma le permi-

tieron poner en práctica nuevos procedimientos para el lanzamiento de los torpedos, ensayando con admirables resultados Ja aplicación de la pólvora en sustitución del aire comprimido usado hasta entonces. Esta provechosa experiencia fue seguida más tarde en todas las escuadras del mundo.

El 9 de febrero de 1888 ascendió a teniente de navío y al año siguiente fue comisionado para formar parte de la junta que dirigió la construcción y vigilancia de los torpederos «Espora» y «Rosales», dos torpederos de mar, el «Comodoro Py» y el «Murature», seis torpederos de primera y ocho de segunda.

En 1891 regresó al país al mando de la «Espora» y a su llegada fue promovido a capitán de fragata.

Durante la presidencia del Dr. José Evaristo Uriburu, en agosto de 1895 fue nombrado jefe del Estado Mayor de Marina, en cuyo cargo ascendió a capitán de navío, permaneciendo en él hasta mayo de 1897.

Por aquella época nuestro gobierno ordenó la construcción de los acorazados «San Martín» y «Belgrano», designándose a García Mansilla para formar parte de la comisión inspectora. Terminada la construcción de estas unidades trajo a nuestro país primero al «San Martín» y luego al «Belgrano». En aquel entonces el rey Humberto I de Italia le confirió el título de Comendador de la Corona.

En 1900 fue nombrado director de la Escuela Naval, cargo durante el cual fue ascendido a contraalmirante, el 2 de julio de 1901. Tres años después se le nombró jefe del Arsenal del Río de la Plata, permaneciendo en el cargo hasta 1905, en que fue comisionado para estudiar en Europa los últimos progresos sobre el tipo de barco moderno y la organización de escuelas para el personal superior y subalterno. A su regreso del extranjero ocupó nuevamente la dirección de la Escuela Naval.

La competencia e ilustración profesional del contraalmirante García Mansilla no sólo se circunscribían a la órbita de las actividades que lo caracterizaron como un laborioso colaborador de nuestros progresos navales. Entre otros trabajos de orden científico se le debe la invención de un aparato, que denominó *altazímetro,* para conocer la posición de un barco en el mar, como así también la confección de sus *tablas reducidas* y los tratados sobre Táctica Naval y Círculos Secantes.

Todos estos trabajos fueron presentados al Congreso Científico Internacional, en el cual desempeñaba la presidencia de la Sección Ciencias Navales y donde, como en todos los cargos que ocupara, supo mantener el prestigio de su reconocida autoridad en materia de náutica.

Cabe recordar como notas sobresalientes su acción reformadora y progresista como jefe del Estado Mayor General de Marina, que marca

en la institución una época en la evolución de su progreso y su actuación en la dirección de la Escuela Naval, donde durante muchos años nutrió el bagaje intelectual de centenares de jóvenes oficiales, no habiendo destino en la Armada, desde el más subalterno hasta el más elevado, en donde no haya hecho sentir su acción con un amor e interés dignos de los propósitos que siempre lo dominaron, siendo además un factor importante y principal entre los que contribuyeron a modernizar y actualizar nuestra Marina de Guerra.

Hombre de profundos sentimientos, acarició ideales generosos que constituyeron siempre un íntimo estímulo para desplegar las energías de su inteligencia con perseverante dedicación. Caballero de alta prosapia, exteriorizaba en toda circunstancia las modalidades de una distinción exquisita, sencilla y natural, porque era ingénita, atrayente y cautivadora, porque revelaba condiciones superiores.

El contraalmirante García Mansilla fue, en plena juventud, el primer presidente de nuestro Centro y su nombre, y el de los demás miembros de la Comisión Directiva que lo acompañaron en su gestión, han sido perpetuados en el mármol, en una placa que en nuestra sede social muestra a todas las generaciones de marinos que por él pasan la nómina de aquellos visionarios jóvenes oficiales, que con fe en nuestros permanentes valores morales y espirituales fueron los precursores y fundadores de nuestro querido Centro Naval.

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación
Teniente General D. ALEJANDRO AGUSTÍN LANUSSE

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 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 LONZIfcME
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. ADA MOLI
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 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. MARIENHOFF
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZlfcME
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. ADA MOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata Médico JORGE L. 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 WENCF^SLAO E. ADA MOLI
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. ADA MOLI

— *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

— *Motonáutica:*

Capitán de Navío Ingeniero ARTURO R. DIRUBE
Capitán de Navío SIRO DE MARTINI
Capitán de Navío JORGE I. ANAYA
Capitán de Corbeta Contador JULIO A. PABÓN

— *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 GONZALEZ 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 JUAN CARLOS GONZÁLEZ LLANOS

Vicepresidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Seeretario:

Capitán de Navío Odontólogo ANGEL P. BINAGH1

Vocales:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORRELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Navío EMILIO E. MASSERA
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Navío BORIS I. MARIENHOFF
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 BASILICO
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI
Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA

Con los pies en la tierra... pero apuntando hacia arriba.



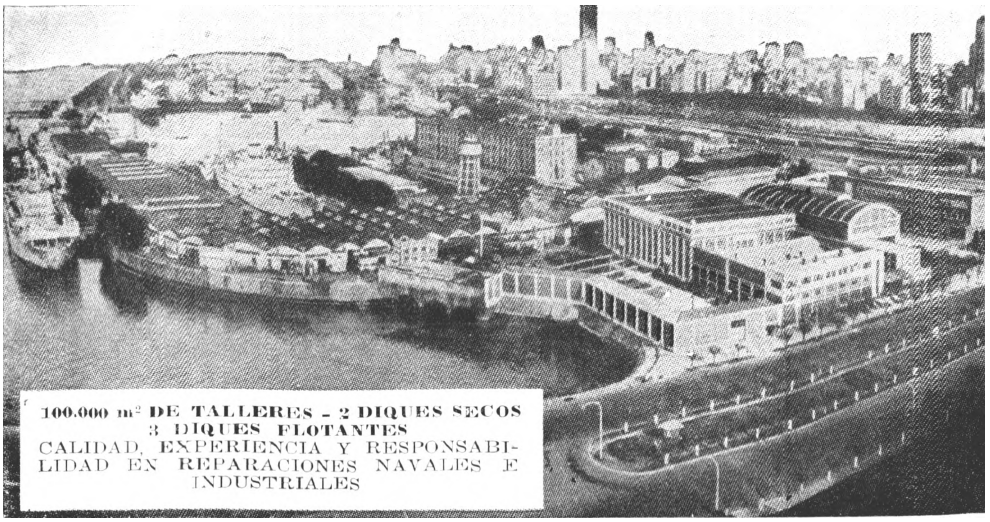
ALPARGATAS S.A.I.C. Empresa Argentina que produce para el país desde 1885

TANDANOR

S. A. I. C. Y N.

TALLERES NAVALES DARSENA NORTE

Avenida Antártida Argentina 1429 - Dársena Norte - Teléf. 31-5271/76
Buenos Aires - Repûblica Argentina



SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES

VIAJES A LA COSTA SUR, CON PASAJE Y CARGA GENERAL, DESDE BUENOS AIRES A USHUAIA Y ESCALAS

Informes: Teléfonos 32 - 8575 y 32 - 8893
Dirección: Edificio Libertad (ARMADA ARGENTINA)
Comodoro Py y Corbeta Uruguay, piso 1º, oficina 252 – Buenos Aires

Para que su economía vaya viento en popa



PONGA PROA A

$ados

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

MAR DEL PLATA
Alberti 2555

BAHIA BLANCA
Sarmiento 20

LA PLATA
Calle 45 N° 377 entre 2 y 3

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

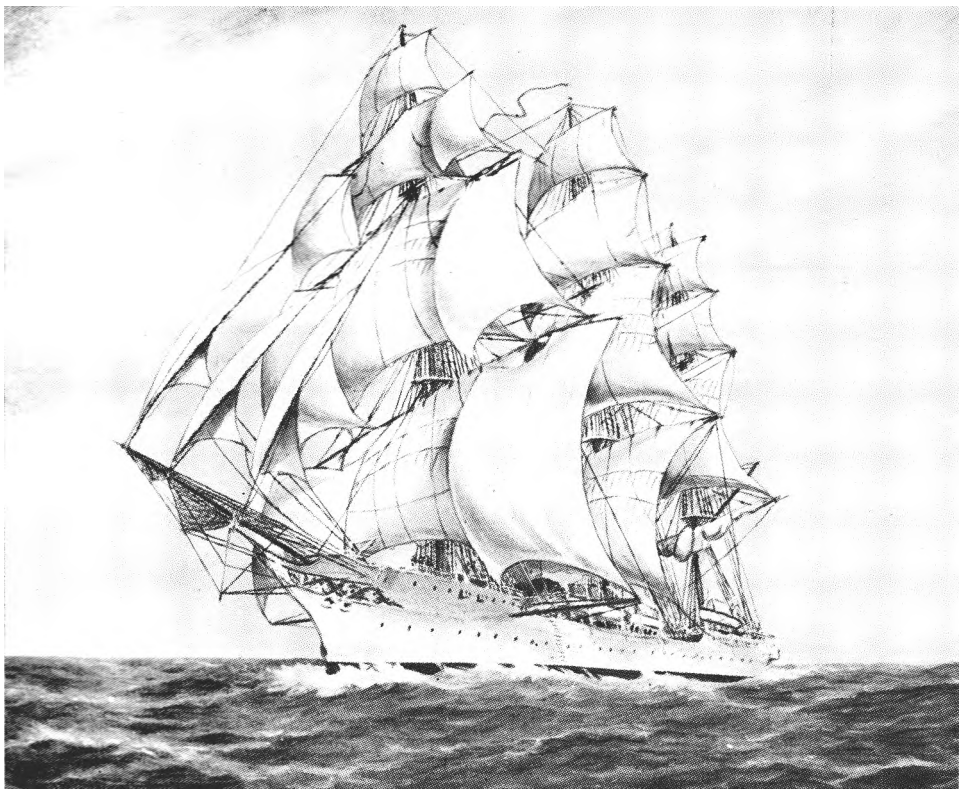
ZARATE
Rivadavia 335

USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona

VERONICA
Calle 25
entre 30 y 32

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.

CONSULTORIO JURIDICO

Para conocimiento de los señores consocios, a continuación se transcribe un ofrecimiento formulado por el **doctor Gustavo Adolfo Pérego:**

Buenos Aires, marzo 30 de 1971.

Señor Presidente del Centro Naval,
Alte. Ernesto Basílico. – Presente

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente a los efectos de poner en su conocimiento que he trasladado mi **Estudio Jurídico** a la calle **Florida 716, piso 1º, "B"**, de esta Capital, teléfonos **392-3269 y 392-2760.**

La proximidad del mismo con el Centro Naval permite hacer, por su intermedio, un ofrecimiento a los asociados de esa Institución que usted tan dignamente preside, a los efectos de brindar a los mismos la consulta gratuita sobre problemas jurídicos particulares de índole civil, comercial y/o laboral que pudieran necesitar.

El ofrecimiento antedicho lo hago en el deseo de brindar un servicio más completo a esa Institución y por su intermedio a sus asociados, atento que luego de casi un lustro de contacto la cordialidad de las relaciones que siempre ha existido, hace sentir en mí como una obligación el ofrecerles ese servicio.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludar al señor Presidente con mi consideración más distinguida.

(Fdo.): GUSTAVO ADOLFO PÉREGO, abogado

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

SANYM S. A.

SOCIEDAD DE APLICACIONES
NAVALES Y MECANICAS

UNA ORGANIZACION DE INGENIERIA
AL SERVICIO DE
LA INDUSTRIA NAVAL Y
LA INDUSTRIA PESQUERA

SANYM

Oficinas: Av. L. N. Alem 424, 8º, 803
Tel. 32-0364 / 31-0205

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.

COMUNICADO

El INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES informa a los señores socios que está en circulación el folleto décimosexto de las disertaciones pronunciadas en el INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS.

Los señores socios que deseen obtener un ejemplar del referido folleto deberán retirarlo de la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, desde las 14 hasta las 20 durante los días laborables.

Los suscriptores a las ediciones del Instituto recibirán, a vuelta de correo, el ejemplar correspondiente.

Las entregas llevarán carácter de obsequio.
El folleto contiene las siguientes conferencias:

- 400 años de vitivinicultura. La lucha de Cuyo contra el centralismo, del doctor Rodolfo Reina Rutini.
- El futuro de la nación en el mundo contemporáneo, del doctor José María Bolaño.
- La agricultura argentina, herramienta clave de un mundo económico que lucha por transformarse, del señor Jorge E. Kalledey.
- Chocón – Comahue – Tennessee, del doctor Idalberto Raúl Mallo.
- Poder constitucional y gobierno "de facto", del doctor Camilo J. Muniagurria.

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

9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA,** del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,50 $ Ley 18.188.

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

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

12. **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.

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

14. **TERMODINÁMICA,** del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. 40 $ Ley 18.188.

15. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA,** de W. Martin. 4,75 $ Ley 18.188.

16. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO,** del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 3,80 $ Ley 18.188.

17. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE,** del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 2,40 $ Ley 18.188.

18. **LOBOS DE MAR,** del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. 3,90 $ Ley 18.188.

19. **LOS PROBLEMAS DEL RíO DE LA PLATA,** del doctor Isidoro Ruiz Moreno. 4,20 $ Ley 18.188.

20. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»,** reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 4 $ Ley 18.188.

21. **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:

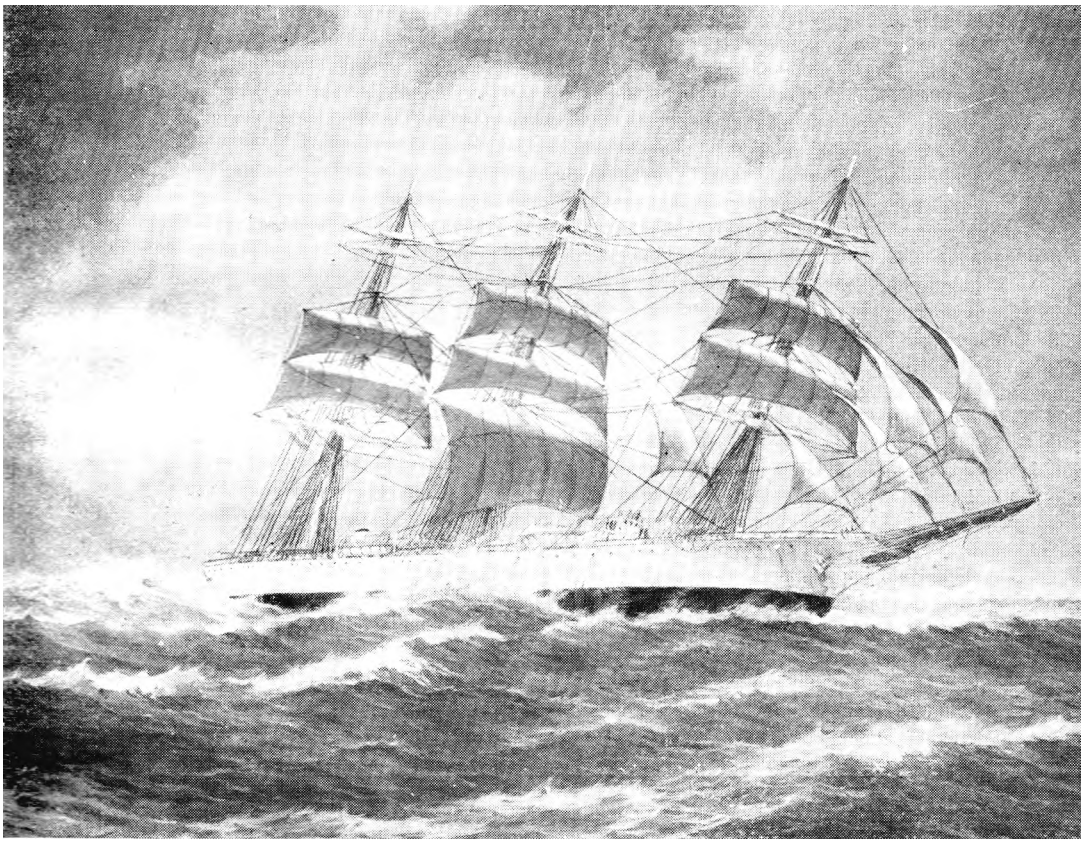
En los destinos de la Armada y en la Oficina del Instituto de Publicaciones Navales • Córdoba 547, Capital Federal

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

LAMINA

FRAGATA A.R.A. "LIBERTAD"



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

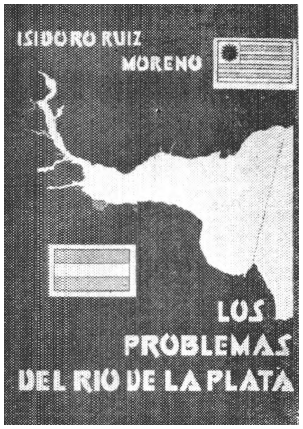
Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista, en carpeta especial: 20 $ ley 18.188 el ejemplar

•

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.



ISIDORO
RUIZ MORENO

LOS PROBLEMAS DEL RIO DE LA PLATA

Enseñanza y doctrina que contribuyen al establecimiento de uno de los límites del Río de la Plata.

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

Presentación:
Papel obra de 1ª,
156 páginas
con tapas ilustradas en colores

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 4,20.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

LOBOS DE MAR



LUIS F. MERLO FLORES

El propósito fundamental de este libro es el de recordar la acción desarrollada por la Armada Argentina en los mares y regiones más australes de la patria durante una etapa de la historia nacional

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,90

Presentación:

Papel obra de 1ª

260 páginas ilustradas

Tapas 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, interno 27

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.

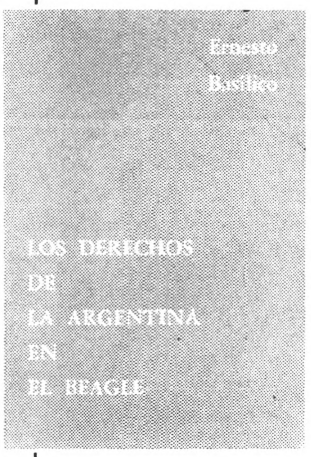
Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

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.

ERNESTO BASÍLICO



LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE

Defensa de los derechos argentinos sobre la base de documentos históricos

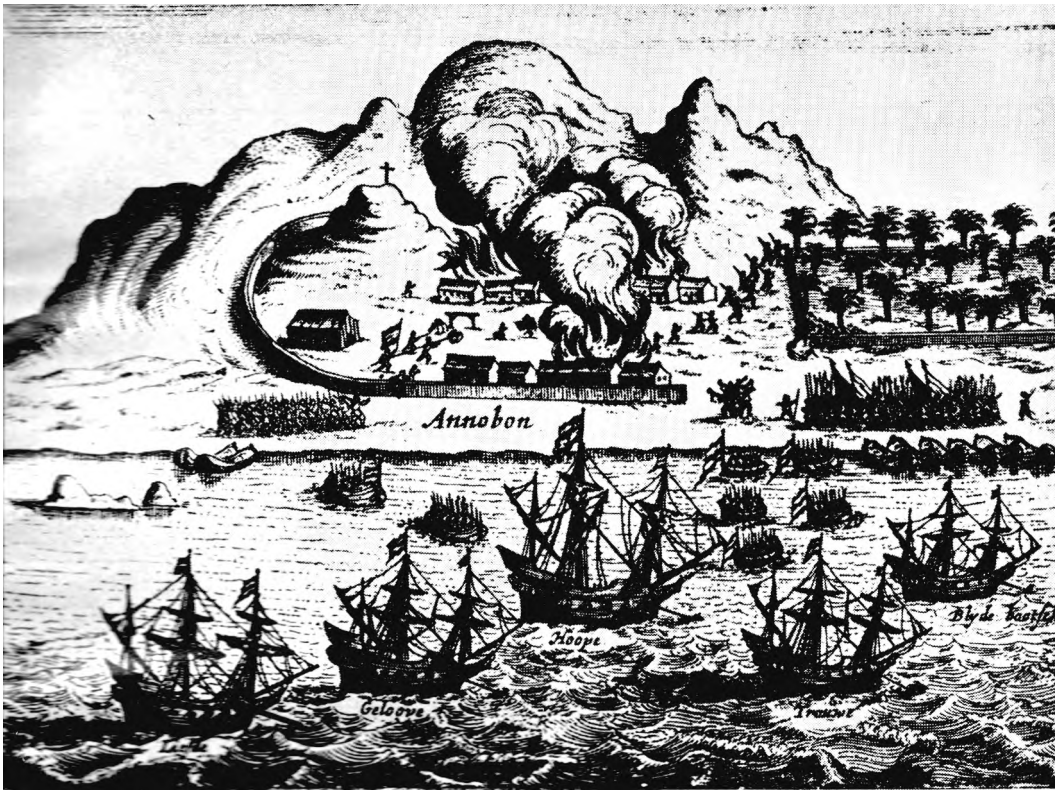
Presentación:

Papel obra de 1ª
92 páginas con ilustraciones
Tapas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada
y en las oficinas del Instituto
de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
teléfono 31-1011, interno 27

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 2,40



Navíos de la expedición de Jacobo Mahú frente a Annobon, en su viaje a América austral. (De un grabado de la relación de Sebaldo de Waerdt, editada por Commelin en Amsterdam en 1648. De la colección del autor.)

El Descubrimiento de la Antártida

Por el capitán de fragata
BERNARDO N. RODRÍGUEZ

El insigne historiador y almirante don Julio Guillén, en un erudito discurso leído en la conmemoración de la fundación del Instituto de España, el día 26 de enero de 1957, sobre el tema *Españoles hacia la Antártida*, concluía diciendo: "Solamente la falta de esquifazones adecuados, que no el afán y los arrestos, impidieron que llegáramos incluso a verle la coronilla al Polo, como pretendió, por primera vez en la historia, el celoso afán del marqués de Cañete."

Nosotros creemos posible, sin embargo, que hayan sido los españoles los descubridores de la Antártida y a ello nos inducen ciertos documentos encontrados a raíz de ciertas "pisquisiciones" realizadas siguiendo una idea original del académico argentino Ernesto J. Fitte, autor de la magnífica y premiada obra que lleva por título el mismo que este modesto artículo.

La fecha admitida actualmente como correspondiente a tal descubrimiento —bien discutible, por cierto— es la de febrero de 1819 [1], aplicando para ello un criterio análogo, por otra parte, al que diera la prioridad en el de América a Colón, ya que se trata del avistaje por parte de Smith del grupo de las Shetlands, próximo a la península Antártica, más precisamente de un punto de la isla Livingston, que lleva actualmente en las cartas el nombre de punta Williams.

Pero también se ha hablado y escrito sobre un probable avistaje de tales islas, muy anterior, asignándoselo a un buque de la expedición holandesa que, a las órdenes de Simón de Cordes, reemplazante del jefe inicial, Jacobo Mahú, llegó a aquellas aguas australes a fines del siglo XVI. Esto ha debido ser rectificado, en base a documentos fehacientes, pero como en algunos artículos aparecidos en revistas marinas y geográficas y aun en enciclopedias modernas, que suponemos bien intencionadas, se mantiene tal error, nos ha parecido de interés volver sobre tales hechos, que, a nuestro juicio, podrían, ahondándolos y aclarándo-

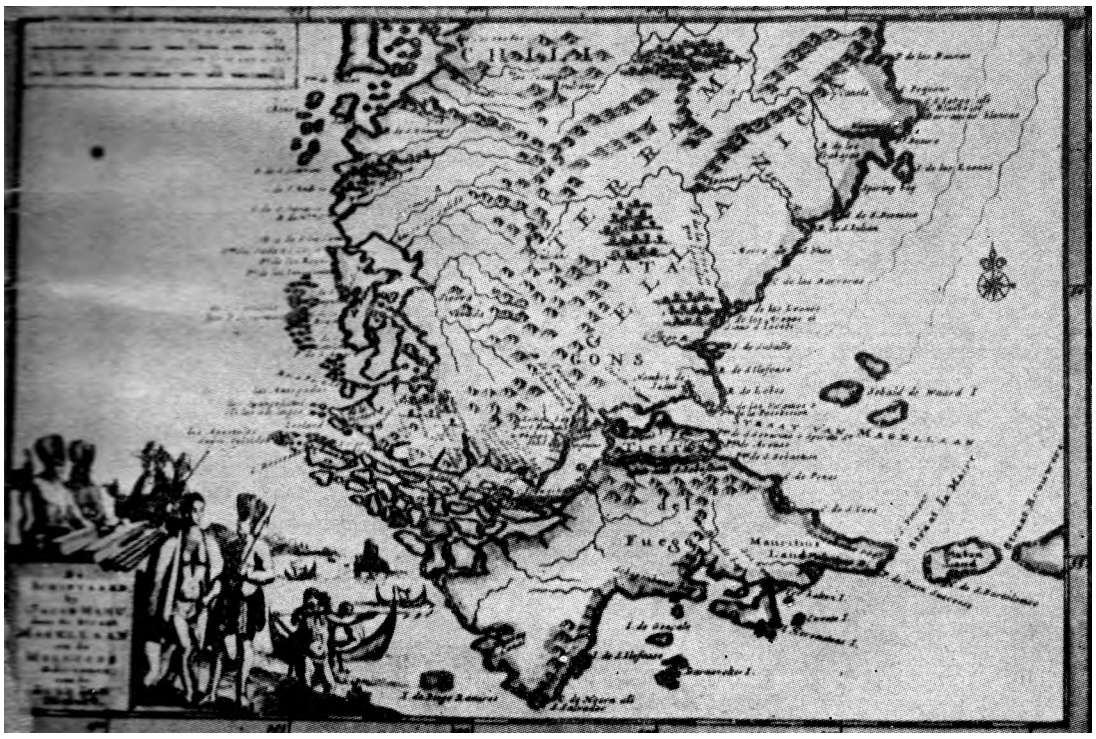
[1] Bastaría recordar la actuación del bergantín argentino «Espíritu Santo» en 1817.

los. dar. en cambio, la prioridad del descubrimiento a las armas de España.

Según tales erradas versiones las naves de la expedición citada [2], fletadas por un consorcio de traficantes a Indias de Rotterdam, que actuaban bajo el signo de Compañía Peter Verhagen, salieron del puerto de Goree, siendo su almirante y capitán general Jacobo Mahú. Luego de un largo viaje, durante el cual falleció el jefe de la expedición, al salir del estrecho de Magallanes fueron azotadas por un furioso temporal del Noroeste, que arrastró a una de ellas, la llamada «Blidje Bootschap», mandada por Dirck Gherritsz, hasta los 64° de latitud Sur, manifestando los navegantes haber visto allí tierras montañosas cubiertas de

[2] Los buques eran: el «Hoope» (Esperanza), de 600 toneladas, 40 cañones y 120 hombres de tripulación: el «Liefde» .Caridad), de 400 toneladas, 26 cañones y 109 horabres; «Gelove» (La Fe), también de 400 toneladas, con 25 ó 26 cañones y 80 hombres; el «Trouve» (Fidelidad), de 250 toneladas, 22 cañones y 60 hombres, y el «Blijde Bootschap» (Buena Nueva), de 150 toneladas, 19 cañones y 57 hombres. El segundo de la expedición era Simón de Cordes, y los capitanes, Gerard van Beunningen, J. van Bockboldt y Sebald de Waerdt. Al fallecer el jefe de la expedición, se hicieron las necesarias promociones y ascendió a capitán Dirck Gherritsz.

Mapa del viaje de Jacobo Mahú al estrecho de Magallanes y las islas Molucas, publicado en Leyden, Holanda, en 1715, en el que, como puede verse, no hay trazas de incursiones hacia las regiones antárticas. (De la colección del autor.)



nieve, como en Noruega. Se estimaba, pues, con cierto fundamento, que se trataba de la península Antártica o islas vecinas y que, en consecuencia, quedaba descubierta la Antártida. Así se consigna, por otra parte, en la edición francesa de la obra del conocido cronista Antonio de Herrera, editada en Amsterdam en 1622.

Sin embargo, ya en 1899, un profesor de la última ciudad citada, el doctor Arthur Wichmann, publicó un interesante trabajo de investigación sobre este punto. En sus búsquedas había encontrado en los archivos de La Haya un manuscrito que contenía la copia de las instrucciones preparadas por el almirante Jacques L'Hermitte para el viaje a realizar en 1642 a las costas del Perú, y entre sus folios halló dos importantísimos documentos, cuyo texto extraeremos de la obra citada del doctor Fitte.

El primero de ellos dice así:

"Declaración de Jacob Dircxz de Pumerlant, de 30 años de edad, " hecha el 17 de mayo de 1603. El deponente fue artillero en el «Vlie- " gende Hert» [nombre con el que fue rebautizado el «Blijde Boot- " schap»] y finalmente segundo piloto, continuando: El 4 de septiembre " de 1599 salieron del estrecho de Magallanes al Mar del Sur y al tercer " día fueron separados de los otros barcos por una gran tormenta y por " tres veces cayeron en los 50 grados, otras dos a los 55 grados y una a " los 56 grados. De ahí vinieron a la isla de Chiloé, que está a los 44 " grados, y luego a la de Santa María, situada a la altura de los 37 gra- " dos, a la cual consideraron que era la isla La Mocha; y de ahí fueron " a la altura de los 35 grados, donde pensaron encontrar la isla de " Santa María y todo esto conforme a las cartas marinas inglesas. De ahí " navegaron hacia la bahía de Valparaíso, que queda a los 32 grados " 36 minutos, donde al descender a tierra el capitán Dirck Gherritsz y " el mismo Jacobo Dircxz y el preboste, fueron heridos por los españo- " les, lo cual sucedió el 17 de noviembre de 1599. Dirck Gherritsz, el " patrón del barco y medio hermano del capitán, murió la noche si- " guíente."

Tiele, en su conocida obra sobre los viajeros holandeses, hace notar que la declaración completa, cuyo original se encuentra en los Archivos del Estado, en La Haya, ha sido incluida en extracto, como *addenda,* en la relación del viaje de Spilbergen y repetida en la del viaje de L'Hermitte.

Tanto en la declaración transcrita como en el extracto, que hemos tenido a la vista, inserto en la edición francesa de 1621 del viaje de Spilbergen, que cita Tiele: *Miroir Oost West Indical, etc., Amsterdam* que lleva por título: *Nous avons trouvé tres necessaire de joindre Ce q'avons entendu du Royaume de Chili & les circonstances d'iceluy,* nada se dice de avistajes de tierras al sur del estrecho de Magallanes que per-

mita afirmar lo expresado en la edición francesa de Herrera. Pero hay algo más, que nos exime de todo otro comentario, y es la declaración del propio capitán Gherritsz, a quien algún autor ha considerado muerto en Chile el 18 de noviembre de 1599, confundiéndolo con su homónimo y medio hermano, tallecido, tal como se dice en la declaración de Jacob Dircxz, en esa fecha. Aquél, en cambio, de acuerdo con lo que se conoce, falleció en Lima en 1605.

Tal declaración se encuentra en el Archivo de Indias de Sevilla, y hemos tenido ante nuestra vista la copia manuscrita que existe en la colección Navarrete del Museo Naval de Madrid.

Resulta un poco enmascarada, ya que el declarante figura como Rodrigo Girardo; pero Rodrigo es la traducción de Roderick, cuyo diminutivo resulta ser Dick o Dirck, y el Girardo por Gherritsz es una forma españolística de este último, y que no debe extrañar cuando el amanuense escribe Moyur por Mahú, Cordis por Coreles, Boni por Van Beunningen, Bocolth por Bockholdt y Duart por De Waert o Weert[3].

Por otra parte no puede existir duda, ya que Girardo declara ser el capitán del «Ciervo Bermejo», traducción también un poco torcida del nombre holandés «Vliegende Hert», que quiere decir *Ciervo Volante;* pero, además de haber un solo buque en la expedición cuyo nombre conste de dos palabras teniendo el sustantivo *Ciervo* común, hay que recordar que ciervo volante es un coleóptero de color bermejo, que abunda también en el norte de España, de donde resultaría lo de *Ciervo Bermejo.* Además, se anota como ciudad de nacimiento de Girardo, Niquicen, que es la fonética de Enckuuysen, en que nació Gherritsz.

La declaración lleva un largo título, que dice:

"Relación que hizo en la ciudad de Santiago del Reyno de Chile " en 10 de febrero de 1600 Rodrigo Girardo Capitán del Filiboste fla- " menco que se entregó al Capitán Geronimo de Molina en el mismo " Puerto y Ciudad, el cual navío era uno de los cinco que entraron en " la Mar del Sur por el Estrecho de Magallanes al mando del Almirante " Simón de Cordis que por muerte del General Jacome Moyur natural " de Gualam en la Provincia de Olanda sucedió en el mando de aque- " lla Armada en la Isla de Año Nuevo una de las de Cabo Verde. En " ella hace mui circunstanciada Relación de la Navegación que hiciera " desde su salida del Puerto de Rotterdam hasta el desembocamiento del " Estrecho de Magallanes en el Mar del Sur, que se separó de los demás " con temporal y de lo ocurrido a el posteriormente con las causas que " le obligaron a entregarse a los españoles de esta."

[3] En realidad, tampoco hay coincidencia en la ortografía de estos apellidos en las publicaciones holandesas de la época. Beunningen puede ser Beuninghen; Bockholdt, Bockhout, etcétera.

En ella se declara nacido en Holanda, aunque de indudable origen peninsular, ya que su padre se llamaba Giraldo Martínez y su madre Isabel Rodríguez; se proclama natural vasallo del rey Don Felipe, "Nuestro Señor deste nombre, a quien Dios guarde muchos años"; da detalles de]a constitución de la Armada, comandos, designios, navegaciones realizadas, etcétera, y al llegar a la parte final de la relación de su viaje, dice textualmente:

"...y de allí partieron a tres de Setiembre susodicho [1599] con
" viento Leste, y desembocaron el Estrecho en tres días y estando fuera
" del en esta Mar del Sur, les dió una gran tormenta de Vientos Oestes
" por la proa, donde el Navío, que trahía a su cargo este declarante, se
" le quebró el Bauprés y el mastelero de proa y con la dicha tormenta
" se desapareció la Capitana, y quedaron las otras cuatro Naos juntas
" y se tubieron aquella noche con luminaria para ayudarle a reparar su
" Nao hasta otro día y entonces haviendo abonanzado algo la tormenta,
" le imbiaron carpinteros, y estando aderezando la Nao, les dió otra
" vez la tormenta, y los desapareció y este declarante se quedó solo con
" su navío, y nunca más pudo ver los otros, *y tres veces le retiró la*
" *tormenta a altura de cincuenta y siete grados*, *sin ver ninguna tierra a*
" *la parte Sur del Estrecho ni en la Costa que corre al Norte hasta veinte*
" *leguas antes del Puerto de esta Ciudad de Santiago*, en una Playa,
" donde quiso echar gente para saver donde estava, y tomar refrescos y
" por ser costa brava no pudieron desembarcar, y a los diez y siete de
" Noviembre del dicho año llegó con su Navío a este dicho Puerto con
" veinte y qnatro hombres donde de su propia voluntad se dió en nom-
" bre del Rey a dicho Capitán Geronimo de Molina."

Queda claro, pues, que Gherritsz o Girardo no descubrió tierras australes a altas latitudes, en ocasión de salir la flota a la que pertenecía del estrecho. Tampoco se sabe que haya realizado navegaciones posteriores hasta su muerte, acaecida, según noticias, en 1605, y, por tanto, la afirmación que aparece en la edición francesa de la *Descripción de las Indias Occidentales* de Herrera (ya que en la primitiva edición española nada dice al respecto), y que ha servido para dar pábulo a la creencia de que Gherritsz podía haber descubierto las Shetlands, debe ser necesaria y definitivamente rectificada.

Cabe observar al respecto que Tiele, al hablar de las ediciones de Colyn, latina, holandesa y francesa de la obra de Herrera, dice que se agrega en éstas, con relación a la original en español, entre otras cosas, un corto relato de los viajes al estrecho de Magallanes de 1599-1600 y que se encuentran en él, en lo concerniente a la expedición de Oliverio van Noort y las de Mahú y Cordes, *un cierto número de detalles que se buscarían en vano en los diarios de estos viajes*.

Esto aclara, por otra parte, por qué nada dicen sobre este presunto descubrimiento ni el piloto Adams ni el cirujano Barent, del «Gheloove», de De Waert, único navío que logró regresar a Europa.

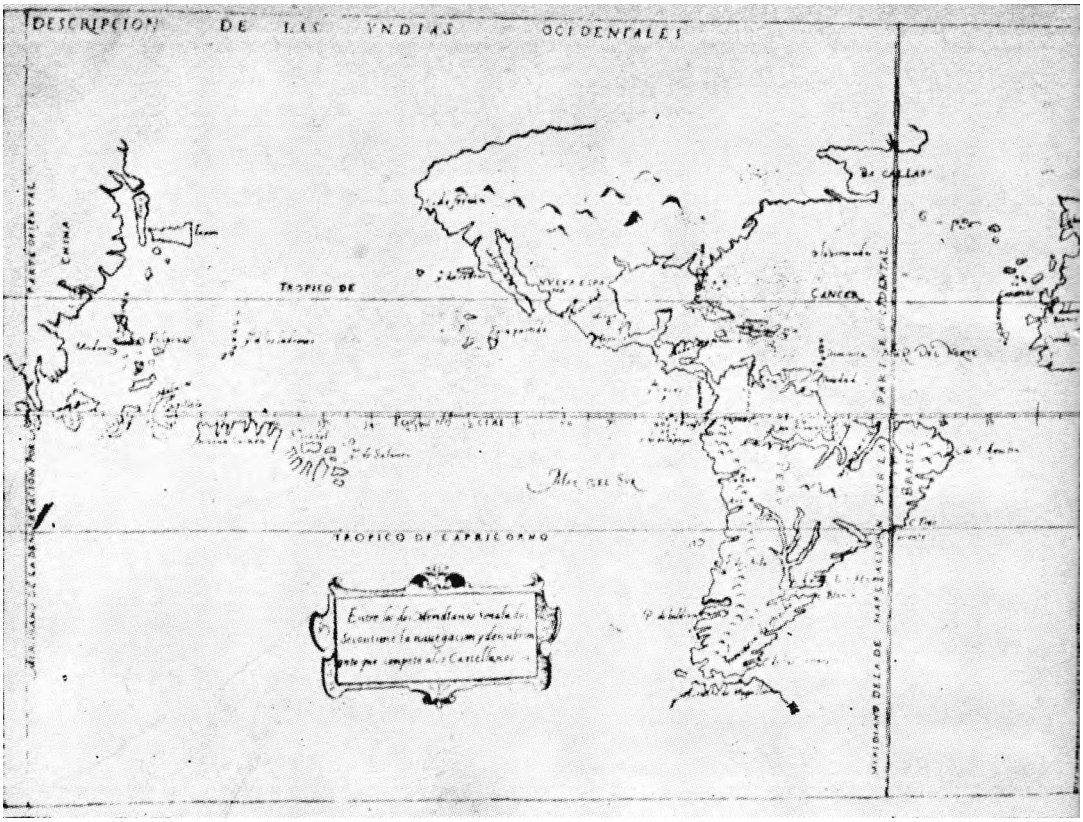
Todo hace pensar en un posterior e interesado aditamento. Los celos, antagonismos y ambiciones pueden llevar a cualquier extremo, y el clima era propicio para ello. Conviene recordar al respecto que, durante los malos tiempos sufridos por la expedición en el estrecho, con objeto de levantar en algo el abatido espíritu de las tripulaciones y "en memoria de un viaje tan extraordinario y peligroso en un Estrecho en que ninguna otra Nación había emprendido pasar con tantos y tan grandes buques", se creó entre ellos una Orden de Caballería, que respondía al sugestivo nombre de "El León Desencadenado", jurando profesar odio eterno a los españoles, haciendo triunfar las armas de Holanda en aquellas lejanas tierras, de las cuales el rey de España había extraído los tesoros que había utilizado para oprimir por tantos años a los Países Bajos[4]. ¿Cómo reconocer prioridades a España?

Veamos ahora el otro documento que cita Wichmann, que cobra una especial relevancia. Dice así:

"Laurens Claess, de Amberes de 40 años de edad aproximadamente, " ha servido como contramaestre en el barco magallánico llamado «Blij- " de Bootschap» que salió con otros buques de Goree el día de San " Juan en el año 1598 bajo el mando del Almirante Mahú; ha servido " también a las órdenes del Almirante Don Gabriel de Castiglio con " tres barcos a lo largo de Chile hacia Valparaíso y desde allí hacia el " Estrecho y eso en el año 1603 y él fue en Marzo hasta los 64 grados " donde tuvieron mucha nieve y en el siguiente mes de Abril ellos vol- " vieron a las Costas de Chile."

¿Sería este hecho el que ha servido para la referencia en la edición francesa de Herrera? Pero, en tal caso, el descubridor sería don Gabriel de Castilla, pues no puede ser otro el Gabriel de Castiglio que se cita en la declaración. En efecto, un jefe de este nombre recibió instrucciones del virrey del Perú para detener a los holandeses, tal como hemos podido leer en varios manuscritos de la colección Navarrete, uno de los cuales lleva por título: "Instrucción de lo que Dn. Gabriel de Castilla mi Teniente de Capitán General ha de hazer con el Armada Real que se le entrega de dos navios y un Patax, gente, Artillería y municiones para que vaya a las Provincias de Chile, en busca de los enemigos Corsarios que han entrado y entraren en esta Mar del Sur [las Armadas de Simón de Cordcs y Olivier Van Noort] y a los demás efectos que con esta Instrucción se le ordenasen."

[4] Ver extracto de viajes anteriores al estrecho en *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata «Santa María de la Cabeza» en los años 1785 y 1786,* parte II.



En la edición española de las famosas "Décadas" de Herrera nada se dice del descubrimiento holandés al que aluden traducciones posteriores. En aquélla aparece la carta del Pacífico que se reproduce, cuyo original es del cosmógrafo López de Velasco. (Del trabajo del almirante Guillén "Españoles hacia la Antártida".)

Durante cierto tiempo, esta fuerza y otras actuaron en la mar del Sur y en las costas de Chile y Perú, teniendo como base El Callao, y conviene recordar que a! rendirse el capitán del «Vliegende Hertt» o «Blijde Bootschap», en Valparaíso, fueron remitidos a Lima con cuatro soldados, en la nave capturada puesta a las órdenes del capitán don Antonio de Ulloa, algunos indios auxiliares y seis flamencos de su tripulación anterior, que eran el condestable de la artillería, el contramaestre, el carpintero y tres marineros y grumetes. No es difícil, pues, que el contramaestre, que sería Laurens Claess, de acuerdo con la declaración, participara posteriormente en alguna expedición en la que actuó Gabriel del Castillo, llegando hasta los 64°.

Existe un manuscrito que da una "Relación muy circunstanciada de " avisos de corsarios que tuvo el Virrey del Perú de la entrada que hicie- " ron en el Mar del Sur por el Estrecho de Magallanes en el año 1599 " de dos Armadas que apresó en el Puerto del Callao en Lima y despa- " chó contra ellas a cargo de los Generales Dn. Gabriel de Castilla y Dn.

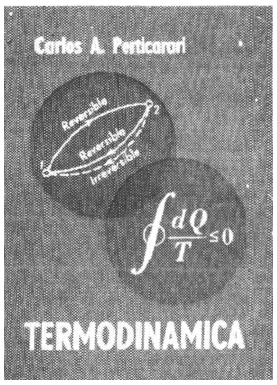
” Juan de Velasco, y otras diligencias que practicó para la seguridad de ” aquellas costas y su navegación”; pero, desgraciadamente, sólo cubren el período de mayor apremio, no sobrepasando la crónica del año 1600. Lo que no quiere decir que no se hayan hecho navegaciones ulteriores como prevención y vigilancia de posibles ataques.

Por otra parte, en la Relación que aparece en el Memorial de Spilbergen, que, según Tiele, es un extracto de las declaraciones a que se refiere Wichmann, es curioso anotar que se habla de un capitán vizcaíno que fue enviado a la costa de Chile con treinta soldados, con el fin de poner orden entre los indígenas, siendo masacrados por los naturales, con excepción de un trompeta *que se llamaba Laurens* y era natural de Noruega, aunque sus padres residían en los Países Bajos. Bien podría ser el mismo Laurens Claess de la declaración, lo que armonizaría esto con la visión de las costas parecidas a las de su país natal, Noruega, a que se refiere la relación de Herrera, pudiendo haber sido Amberes el lugar de su residencia.

Es de esperar que salga a luz algún día una documentación más completa que aclare, sin lugar a dudas, la actuación de don Gabriel de Castilla, que tiene ya fundamento cierto y que daría así preeminencia en el avistaje de las Shetlands a los españoles y, con ello, en el descubrimiento de la Antártida.

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

La Noción de «Política»

Por el capitán de corbeta
ENRIQUE ORTIZ DE MARCO

"La política no es más que el arte de realizar en cada momento histórico aquella porción del ideal del hombre que taxativamente permiten las circunstancias."

A. CÁNOVAS DEL CASTILLO

Pocas palabras de nuestro idioma se prestan tanto a confusión y son tan equívocas y ambiguas, a la par que pueden utilizarse en tal variedad de sentidos, como "política". Se la puede usar en masculino, femenino, como sustantivo y como adjetivo. Su concepto puede interpretarse de diferentes formas porque la política implica una gran variedad de cosas, y desde ya que sólo es posible aprehenderla pluriconceptualmente.

Además podríamos hablar de política como actividad, como acción, como técnica, como práctica, como conocimiento y como arte; y nos podríamos referir a la política, a lo político, a una política, a la madre o al padre político, a la economía política o a la política económica, a la política de personal, a la política de fronteras, a la política internacional, y así hasta el infinito.

En inglés se puede encarar el problema con mayor facilidad pues la única palabra con la que nosotros contamos en nuestra lengua, en aquel idioma se la puede expresar como *policy* o como *politics,* según sea el caso.

Por eso Jouvenel distingue entre *una* política (para significar una línea de conducta) y *la* política (para denotar el esfuerzo por la posesión de un poder o la formación de una decisión); y Bordeu diferencia *lo* político (estructura de la autoridad) y *la política* (técnica de la autoridad). Duverger también distingue entre *micropolitica* (que la reduce al plano de las relaciones interindividuales, que se fundan en el contacto personal) y *macropolitica* (que se da en los grandes conjuntos donde, el contacto personal no existe).

Esta intención de diferentes estudiosos, es la expresión del anhelo que existe por dividir la política según su concepción, según su enfoque, con el objeto de despejar su ambigüedad. Siguiendo pues a estos autorizados autores, nosotros a su debido tiempo vamos a proponer

la diferencia entre *política* y *politika,* para suplir falencias de nuestro idioma.

Pero aquí no termina el problema, puesto que a la palabra se le da también un sentido peyorativo, arrojando dudas sobre la actividad política, como bien lo expresan las siguientes citas que hemos extraído del diccionario de C. Goicoechea Romano[1]: "El arte de la guerra es el arte de destruir a los hombres; de la misma manera que la política es el de engañarlos" (D'Alembert); "Las que se llaman pasiones políticas suelen ser pasiones comunes'' (Balmes); "La política es el arte de servirse de los hombres haciéndoles creer que se les sirve a ellos" (L. Dumur); "No estoy tan desprovisto de aptitudes como para tenerme que dedicar a la política" (A. France); "Una necedael más y seré ministro" (Harlay, cfr. Saint-Simon, *Memoires);* "Las promesas son olvidadas por los príncipes, nunca por el pueblo" (Mazzini); "Los políticos son gente semifracasada en sus particulares negocios y profesiones, hombres de mentalidad mediocre, dudosa moral y portentosa vulgaridad" (W. B. Pitkin); "Un ciudadano verdaderamente libre es aquel que no depende del gobierno ni le debe nada" (A. de Vigny); "Yo me adhiero siempre a la política ele la gente a cuya mesa me siento, o bajo cuyo techo duermo" (G. Borrow); "El colmo de la habilidad política es expresar una opinión y dejar entrever otra... con este artificio uno se prepara la salida... y el reingreso" (L. Bridier); "Las pomposas palabras y los recónditos misterios de la política son como los prodigios de la fantasmagoría, que sólo engañan a los espectadores candorosos. Puede aplicarse a muchos hombres políticos lo que Catón decía a los augures romanos: «No pueden mirarse sin reírse»" (L. A. de Cueto); "El mundo está harto de estadistas a quienes la democracia ha degradado convirtiéndolos en políticos" (Disraeli); "En ciertos políticos, el deshonor constituye como un lazo ele familia" (A. Guinon); "Nadie puede adoptar la política como profesión y seguir siendo honrado" (L. Mc. Henry Howe); "Fingir ignorar lo que se sabe y fingir que se sabe lo que se ignora; fingir entender lo que no se comprende, no oír lo que se escucha, y poder más de lo que está en las propias fuerzas; mantener como secreto la falta de secretos; parecer profundo cuando no hay otra cosa que vacuidad e inanidad; representar mejor o peor el papel de un personaje; sembrar espías y poner traidores a sueldo, esforzarse en ennoblecer la pobreza de los medios con la importancia de los fines: he ahí la política" (Beaumarchais).

Debemos aclarar que nuestro análisis no apunta a este sentido peyorativo que se le da a la palabra y a la actividad política, sino que por el contrario, la intención está dirigida hacia una cabal interpretación del fenómeno tal como se presenta al hombre desde siempre. In-

[1] *Diccionario de citas,* Editorial Labor, pág. 552 a 555.

cluso, podemos extraer de la misma fuente que las anteriores citas, otras que nos irán preparando el camino para un acceso más fácil a los conceptos que más adelante trataremos de elaborar: "Los amantes de la verdad o de la belleza no pueden ocuparse de la política, la cual a su vez, no se ocupa de la belleza ni de la verdad de las cosas" (Barbey D'Aurevilly); "La política no es asunto ni de filósofos ni de moralistas; la política es el arte de sacar de una situación determinada el mejor partido posible" (M. Barres); "La política es la historia de lo que se está haciendo, o que se está deshaciendo" (H. Borcleaux); "Decir política equivale a decir ciencia de lo mudable, de lo relativo y contingente; ciencia sujeta en sus conclusiones prácticas al siglo, al pueblo, al momento en que su consiguiente arte se ha de aplicar" (Cánovas del Castillo); "La política depende de los políticos más o menos como el tiempo depende de los astrónomos" (R. de Gourmont); "En política, cuanto más ésta cambia, más es siempre la misma" (A. Karr); "Lo que más debería descorazonar a los políticos es ver que siempre se producen los mismos efectos" (L. Latzarus); "La política no es problema de principios, sino de tacto" (L. Latzarus); "Descartemos la solución providencial, la de un hombre que surge y lo arregla todo: esta solución cabe esperarla siempre, a condición de no contar nunca con ella" (J. Margall).

Si recurrimos al diccionario de la Real Academia Española nos encontramos con la siguiente definición de política: "Arte, doctrina u opinión referente al gobierno de los Estados; actividad de los que rigen o aspiran a regir los asuntos públicos; cortesía y buen modo de portarse; por extensión arte o traza con que se conduce un asunto o se emplean los medios para alcanzar un fin determinado".

Etimológicamente la palabra "política" proviene del griego *polis,* que significa Ciudad o Estado. Los romanos en cambio usaban la palabra *civitas.* De *polis* deriva política y de *civitas* deriva civil, pero ciudadano y ciudadanía que derivan etimológicamente de civitas, son palabras que tienen un sentido político.

No había para los griegos otra civilización que la Ciudad, y ésta establecía la diferencia entre los civilizados y los bárbaros incultos que vivían en tribus. Pero la ciudad griega, como unidad política, podía comprender una o varias ciudades además de los campos aledaños que dependían de ella.

Polites era el que vivía en la ciudad, el ciudadano, el hombre libre. El esclavo no existía políticamente y constituía más bien un elemento económico, ya que se ocupaba de las diferentes tareas que conducían a la producción de bienes y servicios. Sólo así, los polites se liberaban ele estas preocupaciones y podían dedicarse tan intensamente a la vida

política y a los negocios del Estado, porque sólo ellos gozaban plenamente de la libertad. A su vez, la relación entre los polites o ciudadanos libres era la *politeia*[2].

Si la polis era la Ciudad-Estado, por lo tanto la política era lo concerniente a la polis, de manera que cuando se investigaba todo lo concerniente a la polis, se estaba estudiando política, ya fuera la esencia de la polis o los fenómenos específicos de la misma.

Actualmente algunos autores sostienen precisamente este criterio. Para ellos la política, como sustantivo, se refiere al arte de gobernar, y es el hombre el objeto de esta arte de gobernar, en cuanto es considerado animal político *(zoon politikon),* es decir nacido para la ciudad, para la sociedad a la que pertenece por naturaleza, ya que el hombre que vive aislado, "o es un bruto o es un Dios" [3].

Este concepto de la política que nos viene de la antigüedad griega, y que relaciona o vincula la política únicamente al gobierno, es la que ha dado lugar a la mayoría de las Teorías del Estado o Teorías Políticas. Sus sostenedores argumentan que la política no puede ser otra cosa que la ciencia del estado y todo lo que se relaciona con el estado, pues ése era el objeto de la política de la antigüedad, no habiendo razones para suponer que dicho objeto haya cambiado o desaparecido.

Incluso, algunos han llegado a identificar lo político con lo jurídico, como si hacer política se redujera a hacer leyes, o a la simple y precaria actividad de emitir un voto a través de la vía que acuerda la ley.

[2] La palabra *politeia* tiene otros significados. Así se llama una de las obras de Platón *{La República).* Además, según Touchard, la palabra politeia es más amplia y más restringida que nuestra palabra *constitución*, ya que designa no sólo al régimen *sino* también al conjunto de legislación que rige la polis —y agrega que los autores conservadores concibieron estas constituciones como limitaciones del poder popular, y en cambio algunos dieron a la palabra politeia otro sentido, asociándola a un régimen basado en leyes, por oposición a cualquier tiranía o régimen basado en la autoridad personal. Tanto en un caso como en el otro, la noción de politeia, según este autor, se utilizó contra un determinado despotismo, por lo que su concepto va a permanecer muy borroso durante toda la antigüedad, salvo las investigaciones de Aristóteles y sus discípulos. Agrega Touchard que Aristóteles sería el que habría de reconocer la diversidad de politeia (constituciones), ya que registró, según se cree, 158 constituciones de ciudades o de diferentes países, con un enfoque totalmente diferente del de Platón. Esta diversidad política lo lleva a Aristóteles a buscar explicaciones, y el mérito de su obra *La política* está en haber efectuado una recopilación, "haber inventariado el universo político, analizando sus componentes y sus mecanismos, resaltando sus caracteres específicos". De esta forma, concluye Touchard, su obra constituye un primer intento de análisis científico aplicado no ya a un régimen particular, sino al universo político, al conjunto de la vida política, "renueva la ciencia griega y podría decirse, tomando este término en su acepción moderna, la funda. La lista de sus deudores, desde Santo Tomás a Comte, es infinita".

[3] ARISTÓTFXIS, *La política.*

Nosotros no compartimos estos últimos criterios y ya explicaremos por qué.

Con respecto a la política, se puede hacer la "praxis" o la "noesis". La praxis puede ser natural, es decir la que responde a impulsos naturales; y puede ser también artificial, que es la praxis natural que ha sido perfeccionada por el estudio de las reglas, perfeccionada por el arte. Los que se dedican a la actividad política mal o bien tienen la praxis.

En cuanto a la noesis, el conocimiento, puede ser dogmático o científico. El conocimiento dogmático no es causal; conoce el "qué" pero no el "por qué". Cuando el conocimiento es causal, por las causas, entonces estamos frente a un conocimiento científico. Si estudiamos las reglas del buen gobierno tendremos un conocimiento dogmático, y si estudiamos la política por sus causas, estaremos haciendo ciencia social o ciencia política.

Según el criterio que reduce la política sólo al gobierno, o a los que luchan por llegar al gobierno, en la política como praxis son actividades políticas todas las que tienden a la regulación y administración de la Polis. Es decir que no es sólo el gobierno, sino también su administración. Así, explotar un campo como propiedad privada, no es actividad política; pero explotar una empresa del Estado sí es actividad política, porque esta actividad afecta directamente al beneficio del Estado. De acuerdo pues con este criterio, en general todo lo que afecta directamente a la sociedad, todo lo que compromete el bien común, es actividad política; y los políticos son los que están en el gobierno, o también los que están encaminados al gobierno, los que no estando en el poder luchan y se organizan para conquistar el poder político.

En cambio, B. de Jouvenel[4] dice: "...existe política tan pronto como un proyecto implica la disposición favorable de otras voluntades, y en tanto que alguien se aplica a concertar estas voluntades".

"La acción que tiende al concierto de voluntades es de forma política y no ofrece importantes diferencias en el modo, cualquiera sea la empresa servida por ella. No se procede en forma distinta si se trata de obtener el concurso de varios grupos políticos en la formación de un ministerio, de varios grupos financieros en la fundación de una empresa, de varios grupos sociales en una obra filantrópica".

"Llegamos así a una primera concepción, muy estrecha pero muy precisa, del arte político como una técnica de adición de fuerza humana por reunión de voluntades".

[4] *La soberanía.* Editorial Rialp.

Ahora bien, si este concurso de voluntades debe ser durable, la composición de estas voluntades debe tener el carácter de un edilicio, cuyo mantenimiento es obra de todos los días y su conservación más difícil que su construcción. Por eso dice Jouvenel que los problemas planteados son problemas políticos y los cuidados que exigen son también políticos.

Asimismo Duverger[5] dice que existe una polémica entre los que sostienen que la política es la ciencia del Estado, del poder organizado en la comunidad nacional; y los que sostienen que es la ciencia del poder organizado en todas las comunidades; es decir que existe una concepción política como ciencia del poder. Este autor sostiene que para unos la política en esencia es una lucha, y para otros es un esfuerzo para conseguir el orden; y según sean sumergidos sociales o no, la política será lucha o integración.

Llegamos así a una primera diferenciación, muy rudimentaria por cierto: la de un sentido estricto y un sentido lato de la palabra. En el sentido lato, hay política cuando unos tratan de influir en la conducta de otros, para inducirlos a realizar una empresa común, que se propone lógicamente alcanzar un objetivo. Y en el sentido estricto, hay política cuando el objetivo que se pretende alcanzar es lograr el bien común. La primera seria la *polítika* y la segunda la *política*.

Es decir que en el sentido lato de la palabra, hay *polítika* fuera del área de gobierno y de los que se proponen llegar al gobierno, porque la política es inherente al hombre y existe siempre en su relación con otros. Los hombres persiguen la dominación de unos sobre otros, ya que siempre habrá quienes manden y quienes obedezcan en toda relación social y política. Y esa lucha entre los que mandan y los que obedecen, esa lucha por la dominación, constituye la esencia de lo político.

Arribamos entonces, a que limitar la política a la actividad del Estado es reducir su sentido. Pero por el contrario, como algunos autores la restringen ai estudio del poder, tampoco debemos caer en el error de abarcar cualquier manifestación de poder. Por ejemplo, cuando el hombre común habla de política, intuitivamente se está refiriendo al problema de la distribución y del ejercicio del poder en cualquier grupo social. Pero si suponemos, en cambio, que el poder que tiene el automovilista sobre el peatón es relación política, caeremos en un error.

En conclusión, en cualquier grupo social se plantearán problemas, que darán lugar a polémicas. Y las soluciones originarán otros nuevos problemas y polémicas, y así hasta el infinito, porque la política se nutre de eso. Es una constante y permanente situación que obliga a

[5] MAURICE Duverger, *Introducción a ¡a política.* Editorial Ariel.

tomar decisiones. Por eso cuando Jouvenel dice: "...política, por fin, es la línea de conducta finalmente adoptada", la palabra *finalmente* tiene ese carácter de transitoriedad.

La palabra "política" supone un difícil estudio, y el tema que nos preocupa no es simple. Hagamos pues un alto para ordenar los conceptos.

Habíamos dicho que no compartimos el criterio de algunos autores que reducen la política al gobierno, a los que están en el gobierno, y a los que luchan por ocuparlo. No obstante, reconocemos un sentido lato de la palabra y un sentido restringido de la misma.

En el sentido estricto es *política* todo lo que compromete el bien común, de manera que aquí está incluido también el gobierno y los que pretenden llegar al mismo. En el sentido amplio, hay *política* cuando unos tratan de influir en la conducta de otros, para inducirlos a realizar cualquier tipo de empresa común, que se proponga alcanzar un objetivo.

En los dos tipos de politicas se da una lucha por el poder, porque en cualquier grupo social se da una lucha por el ejercicio y la distribución del poder.

Siguiendo a B. de Jouvenel, podemos ampliar el concepto general de la palabra, si aceptamos que donde alguien trata de aunar las voluntades, de concertar voluntades, de lograr el concurso de otros hombres para perseguir un objetivo común, allí hay política. Y podríamos agregar que el objetivo común que se persigue implica necesariamente la presencia de un plan, por muy rudimentario que sea. De manera que, lijado el objetivo, se determina la política como medio para alcanzarlo, como instrumento, como línea de conducta adoptada; la política se subordina al objetivo deseado, se pone a su servicio. Finalmente el plan se traza dando por supuesto que, determinada la política, se han arbitrado las técnicas necesarias para lograr la adhesión y la adición de fuerzas humanas que le den sustentación.

El concepto aristotélico de que el hombre es un animal social, un animal político, porque está llamado a vivir en sociedad y a organizaría políticamente, es una idea muy restringida de la palabra que han utilizado algunos autores para reducir la actividad solamente al gobierno, ya que el hombre es un animal político porque la política es innata en él, y la practica en todos los órdenes de la vida.

Esta concepción amplia de la política, esta capacidad del hombre, se desprende de la obra de Platón, en el diálogo de Sócrates con Protágoras en el que Sócrates le pregunta por qué el ciudadano pide la

[6] Citado por G. J. BIDARJT CAMPOS, *Derecho político.* Editorial Aguilar, pág.70.

opinión de los técnicos, cuando discute en las asambleas problemas de arquitectura o de navegación; y por qué cuando se trata de cuestiones políticas, todos opinan; y Protágoras le contesta, que el don de la capacidad política se distribuye igualmente entre todos, y no entre unos pocos, como sucede con las cuestiones técnicas.

De política todos hablan, todos opinan, ya sea en el grupo de gobierno como en cualquier otro grupo social, porque todos tienen esa capacidad que es innata en el hombre. La política no podría dejar de existir sin que desapareciera el hombre. La política no se reduce a la que se practica por los canales que establece la ley, sino que se hace todos los días, esté contemplado o no en la ley. La política implica toda aquella actividad orientada al uso y al control del poder, en cualquier grupo social. Como actividad vive gracias a los problemas y a las polémicas de las que se nutre, y sólo puede aportar soluciones *dentro de lo que es posible.*

"La política es, pues, el destino temporal del hombre y cualquier intento de suplantarla es desconocer la naturaleza humana admitiendo una desmesurada dosis de utopía."

"... que lo político no se identifica con el Estado, pues como muy acertadamente escribe Cabral de Moneada, no es el Estado anterior y principal a las cosas políticas, sino estas últimas son las anteriores y principales y el Estado es consecuencia de ellas" [7].

Hasta aquí hemos hablado de *la política.* Hagamos una breve referencia a *lo político,* es decir al fenómeno en sí, al fenómeno político, La política es una actividad al servicio de algo, en un determinado tiempo y espacio. En cambio, en cualquier tiempo y espacio se da lo político, como fenómeno que tiene características propias que lo diferencian de otros fenómenos, como por ejemplo el religioso.

La esencia de lo político es aquello que hace que sea lo que es y no otra cosa, es la politicidad de lo político. Son las constantes, las realidades inmutables que tocan a la propia naturaleza de lo político. Así por ejemplo son constantes del fenómeno político, la presencia de los que mandan y de los que obedecen. Y, si suprimiéramos la relación entre los que mandan y los que obedecen, suprimiríamos lo político, en la misma forma que suprimiríamos lo religioso si anuláramos la relación entre lo sagrado y lo profano. Es decir que hay conceptos cuya disolución provocaría la supresión de la esencia misma,

[7] PABLO LUCAS VERDÚ, *Principios de ciencia política.* Editorial Tecnos, págs. 30 y 117.

porque estos conceptos son los que definen a la esencia en forma inmutable.

Este presupuesto de lo político, el de la relación de mando y obediencia que lo tomamos de Julien Freund[8], es un concepto que nos permitirá entender aquello que hace que la política sea lo que es y no otra cosa. Esta realidad inmutable que llega a la propia naturaleza de lo político, esta evidencia *a priori,* que, por tratarse de una evidencia, no se puede justificar, nos está indicando que, mientras subsista la relación entre mando y obediencia, es inútil esperar que desaparezca la política. Bien entendido que puede haber mando sin política, porque el fenómeno del mando se da en otras zonas también, pero no puede haber política sin mando. Esto nos señala que cualesquiera sean las condiciones históricas, en cualquier tiempo y lugar, si hay política se da la relación de mando y obediencia.

En síntesis, la esencia de lo político no cambia, porque no existe revolución en lo político, aunque se den revoluciones políticas.

A juicio de J. Freund los tres presupuestos de lo político son: la relación entre el mando y la obediencia, que constituye el presupuesto básico de lo político en general; la relación de lo privado y lo público, que atañe más bien a la política interior; la relación de amigo y enemigo, que atañe a la política exterior. La relación de mando y obediencia, por ejemplo, divide a las personas en dos clases: los que mandan y los que obedecen, y nadie puede escapar a esta división.

Cada una de estas tres relaciones que hemos mencionado, según J. Freund, da lugar a dos conceptos contrarios, los que a su vez dan lugar a una dialéctica. Pero no una dialéctica del tipo hegeliano donde se obtiene una síntesis, sino que en este caso, uno de los conceptos no es la negación del otro, es decir que ninguno de los términos de esta dialéctica se deja absorber definitivamente por el otro. Así, lo público no es la negación de lo otro, lo privado.

"Por consiguiente, mientras haya política, el contraste entre lo público y lo privado por ejemplo, continuará y un conflicto declarado permanecerá siempre posible, pues la política es impotente para solucionar este conflicto, ya que se nutre de él. Una política no polémica es inconcebible: ya no sería política" [9].

La relación de mando y obediencia implica una relación de poder, ya sea poder político o no. Según lo entiende Max Weber, *poder* significa la probabilidad de imponer la propia voluntad dentro de una relación social, aun contra la resistencia y cualquiera sea el fundamento de esa probabilidad. Nosotros preferimos utilizar el concepto de *do-*

[8] JULIEN FREUND, *JAI esencia de lo político.* Editorial Nacional, Madrid, 1968.

[9] J. FREUND. *obra citada,* pág. 117.

minación que el mismo autor define como la probabilidad de encontrar obediencia a un mandato. Si esta obediencia se produce en virtud de actitudes arraigadas, se hace pronta, simple y automática, y nos encontramos frente a la *disciplina.*

De manera que dominación es la posesión de autoridad, y sujeción es la falta de posesión de autoridad. La dominación, como la entiende Max Weber, puede descansar en los más diversos motivos de sumisión. Pero un mínimo de obediencia, de consentimiento, es esencial en toda relación de autoridad.

"A pesar de todo, la política está lejos de ser un asunto de puro dominio individual de los jefes aunque se trate de los más prestigiosos; su textura sigue siendo social y nada puede hacerse sin el consentimiento, por lo menos tácito, de los miembros" [10].

De manera que en toda relación de dominación, debe existir un mínimo deseo o interés en obedecer por parte de los dominados.

Volvamos nuevamente a la política como actividad, como praxis. Muchas veces escuchamos que se dice de un hombre que tiene habilidad política o conducta política, y realmente es así cuando esa persona adopta un comportamiento adecuado o calculado para lograr el objetivo buscado. Pero hay algo muy importante que destacar y que se le escapa al observador común, y es que lo anterior debe suponer el concurso de otras voluntades dispuestas favorablemente alrededor de aquel que se dispone a concertar estas voluntades. Porque sólo por analogía podemos hablar de la política de una persona hábil frente a otras personas, ya que estrictamente hablando, será política en la medida en que cada uno se apoye en el concurso de otras voluntades.

Por otra parte, ya habíamos dicho que la política se alimenta de los problemas, de las polémicas, porque las soluciones siempre están libradas al criterio del que toma la decisión. Y esta decisión se adopta según una apreciación de la situación que lleva a considerar a los medios adoptados como los más ajustados para lograr el objetivo.

De manera que, suponer que de una política, que es producto de una decisión, va a resultar la solución ideal del problema, es totalmente utópico. Por ejemplo, supongamos que los argentinos debatimos desde siempre sobre cuál debería ser la política de carnes para favorecer la explotación, el consumo interno barato, la industrialización y exportación del producto, y evitar el déficit de vientres y los períodos de veda. Ninguna política va a brindar definitivamente la solución, ya que en lo política no hay verdad absoluta. Los factores condicionantes son: muchos como para poder satisfacer enteramente todas las restricciones de esta especie de inecuación. El objetivo en realidad constituye una

[10] J. FREUND, *obra cit.,* pág. 33.

vocación, está en el terreno de lo posible, y lo único real con que se cuenta son los medios. De tal forma, la solución que se adopte siempre dará lugar a polémicas. Lo importante es que aquélla sea tal que las polémicas puedan ser controladas, porque si éstas se desbordan, seguramente que la solución ha sido equivocada. Por eso la política es un permanente anticiparse, como una forma de prever el futuro.

Otras veces, oímos a un funcionario público decir que su cargo no es político, y que desde su función no hace política. En realidad no hará política partidista, no hará *politiquería* pero de que hace política y de que su cargo es político no cabe ninguna duda, porque es *política* en el sentido estricto de la palabra toda aquella actividad que compromete el bien común. Pero esta afirmación también la escuchamos de funcionarios de la actividad privada. En realidad lo que quieren decir es que no hacen partidismo, pero sí hacen, en el sentido lato de la palabra, *polítika,* aun cuando no se percaten de ello, porque toda empresa tiene su política.

La actividad política, como actividad humana, implica un comportamiento o una conducta. Así pues existe una conducta política, que es diferencia de la conducta no política. Como actividad específica, la política implica un comportamiento específico ajustado a una ética política. Platón es el que expone por conducto de Calicles en diálogo con Sócrates [11], el conflicto entre la filosofía y la política.

Sócrates ve la política desde la relación del maestro con el discípulo, en cambio Calicles la imagina desde la relación de mando y obediencia. Al respecto opina J. Freund: "En otros términos, la política es un problema de adultos. No se adapta al nivel de la infancia y la pedagogía, pues el maestro impone su autoridad por su superioridad de conocimientos, que el niño no discute. Este último cree, como se le enseña, en la existencia de un mundo humano, en el que reina la justicia, la igualdad, la verdad, la honestidad, la recompensa de los buenos, etc. Al niño se le enseña a amar lo verdadero, el bien y lo bello, y a odiar lo falso, el mal y la fealdad. Llegado a la edad adulta, el ser humano se da cuenta de que la realidad es muy distinta de la pedagogía. No es verdad que la virtud siempre es recompensada, que el bien triunfa sobre el mal, que la igualdad es la ley de la sociedad, que el cometer injusticias reporta el castigo, que el inteligente tiene más éxito que el tonto, que el genio se ve reconocido por sus contemporáneos, etc.".

"... En el estado de infancia, esta educación (que Calicles confunde con la filosofía) es útil, pero es ridículo prolongarla hasta la edad madura, cuando el hombre ha de enfrentarse con las realidades de la

* "Servirse de la política para usos bastardos", según N. del T. en *La ciencia política,* de MARCEL PRELOT.

n J. FREUND, *obra cit.,* págs. 177 y sigs.

vida. Lo que quiere decir Calicles, es que la política se diferencia de la filosofía por el hecho que obedece a la ley del mando y la obediencia, y no a la del maestro y el discípulo. En otros términos, la política es un problema de adultos".

Y en otra parte de su obra, J. Freund nos dice: "Evidentemente, es cosa deseable ver las finanzas en manos de un gran financiero, a la vez capaz e íntegro. Sin embargo, si se tuviera que escoger entre un candidato al ministerio de finanzas poseedor de un gran talento, pero que llegada la ocasión no dejara de sacar un provecho personal de sus capacidades, y otro conocido por su honestidad ejemplar, pero con mediocre competencia, es indudable que, políticamente, se tendría que escoger al primero. En efecto, para una colectividad, la prosperidad económica y financiera general importa más que la honestidad de un hombre. ¿De qué vale, desde el punto de vista político, la historia anecdótica de las amantes de Talleyrand, al lado de sus cualidades diplomáticas, de las que se benefició la colectividad? No se trata de modo alguno de menospreciar o ridiculizar las virtudes de sinceridad, austeridad o caridad, que sin embargo no son, como tales, atributos específicos del hombre político".

Esto no debe entenderse pues como una inmoralidad, sino como una moral específica que le corresponde a la política. Porque la moral política en sí, como una moral específica bien entendida, no es inmoral. Simplemente es una realidad que existe desde siempre. Lo que resulta muy difícil de determinar, es cuáles son los límites de esta moral política, sobre todo cuando la actividad política lleva implícito el tomar partido, ya sea prohibir o tolerar, favorecer u obstaculizar, atacar o defender, afirmar o negar.

Así como se ha definido al *homo socius,* o ai *homo economicus,* Spranger ha caracterizado al *homo politicus* así[12]: "El conocimiento es para él, en primer término, un instrumento de dominio. La máxima «saber es poder»... tiene para el hombre político el sentido de que puede dominar sobre los demás por medio de una técnica social..." Su conocimiento de los hombres es una especie de conocimiento de su manejo mecánico, no un mero establecer conceptos teóricos. Se inclina a rastrear, en primer término, formas de motivación ínfimas y cotidianas, ya que la palanca motriz radica efectivamente en estos aspectos en la mayoría de los mortales. Cada uno tiene su precio: no hay más

[12] EDUARDO SPRANGER, *Formas de vida,* 3ª edición (traducción de Ramón de la Serna), "Revista de Occidente", 1948, págs. 230 y sig., citado por PABLO LUCAS VERDÚ, *Principios de ciencia política,* Editorial Tecnos, págs. 157 y 158.

que pagarlo". "Hay que pensar en lo realista si se quiere mandar. El conocimiento del hombre en la política equivale al conocimiento de la aplicabilidad útil de los individuos".

"La retórica —afirma más adelante— y no la ciencia es lo propio del estilo del hombre político. En efecto, como el político está convencido de «su verdad», el conocimiento objetivo cede el puesto al retórico, el conocimiento indiscutido a la persuasión retórica."

"El *homo politicus* se caracteriza por su propensión a relacionarse con el poder. Pretende conseguirlo, conservarlo y utilizarlo. Por eso, se da en él la constante tendencia a reducir todo a magnitudes y relaciones de poder. Según esto, la obsesión del poder modula forzosamente la psicología del político. Claro que en esto hay diversos grados de intensidad. Algunos son auténticos adoradores del poder y piensan que con él puede conseguirse todo, hasta traer el cielo a la tierra. Otros son más ponderados y se limitan a utilizar el poder como una técnica imprescindible para dominar".

Ahora creemos que estamos en mejores condiciones de interpretar la palabra "política". La hemos usado en femenino y como sustantivo al analizar la actividad política. También hemos abordado la palabra usada en masculino, cuando hicimos referencia al político, o en neutro al hablar de lo político.

Si la usamos en cambio como adjetivo, cuando decimos por ejemplo economía política, nos estamos refiriendo a la economía de la polis, del Estado. Por el contrario si dijéramos política económica, sería el caso de una línea de conducta adoptada en el campo de la economía. Lo mismo ocurriría si dijéramos política fronteriza o de fronteras, política de personal o política internacional, referida a los campos correspondientes, de fronteras, de personal, o de relaciones interestatales. Asimismo cuando decimos política social, lo entendemos como una línea de conducta en el terreno de lo social, orientada hacia la solución de la llamada cuestión social.

Hemos hecho referencia a la política como actividad, como praxis, como conocimiento, como acción. Jouvenel dice que la política es *acción* que inclina voluntades ajenas. En este caso, la acción está orientada al mantenimiento de un conglomerado humano para la generación de poder.

Sin embargo todo esto no le quita a la palabra la ambigüedad y equivocidad que tiene, para que su concepto pueda ser aprehendido fácilmente. No obstante podríamos proponer una serie de factores que,

conjugados, nos permitirían determinar cuándo nos encontramos frente a la realidad política.

A nuestro juicio, estos elementos o tactores que configuran la realidad política se pueden expresar a través del siguiente modelo:

a) Una situación dada. Las circunstancias.

b) Un objetivo. El objetivo es una vocación, está en el terreno de lo posible, y se podrá alcanzar o no. La único real son los medios.

c) La presencia de los que mandan y de los que obedecen, o sea

1. Un liderazgo o una *élite* que conduce al grupo a las metas deseadas, aunando voluntades. Aun cuando el liderazgo sea embrionario o muy rudimentario.
2. El consentimiento, la obediencia, el concurso de otros hombres que comparten el objetivo a alcanzar.

d) La decisión a tomar. Una entre las mejores alternativas posibles. La decisión que se adopta no significa la solución del problema, es simplemente la que se supone mejor. La decisión dará lugar a nuevos problemas y polémicas.

e) Una línea de conducta adoptada, que surge como producto de la decisión. Se pone al servicio del objetivo. Esto implica tomar partido, es decir afirmar o negar, prohibir o tolerar, favorecer u obstaculizar, atacar o defender, afirmar o negar.

f) En el endogrupo o "in group", se dará una lucha por el ejercicio y la distribución del poder. Además, el "in group", sostendrá una lucha por el poder con los otros "out groups" o exogrupos, en el caso de que existan dos aspiraciones para una misma cosa u objeto social.

¿Y la definición de política?

Ya hemos dicho anteriormente que sólo es posible abordar, aprehender su significado, desde un enfoque pluriconceptual, de manera que para ser consecuentes con nosotros mismos rio deberíamos proponer una definición partiendo de un solo concepto.

Pero tampoco deberíamos dejar la sensación de que hemos tratado de describir algo que no es posible captar, y para salvar la situación podríamos citar innumerables definiciones, aunque fuera a simple título ilustrativo.

Sin embargo si, un poco arbitrariamente, alguna tuviéramos que elegir, para que todo esto fuera coherente, la tan ansiada conceptualización tendría que surgir de lo que hemos expresado en esta apretada síntesis de la noción de política.

Así pues, la definición 210 la vamos a construir, ni a elaborar, sino que simplemente la vamos a extraer de lo expuesto, como una especie de síntesis de los conceptos desarrollados.

Y la expresión que más se adapta al caso, porque pareciera desprenderse de las páginas anteriores, y resumirlo todo con mucho acierto, corresponde a A. Cánovas del Castillo y dice: "La política no es más que el arte de realizar en cada momento histórico aquella porción del ideal del hombre que taxativamente permiten las circunstancias".

BIBLIOGRAFÍA

1. D. E. BUTLER, *Estudio del comportamiento político.* Editorial Tecnos, Madrid, 1964.
2. MARIO JUSTO LÓPEZ, *Introducción a los estudios políticos.* Editorial Kapelusz, Buenos Aires, 1969.
3. BERTRAND DE JOUVENEL, *La soberanía.* Editorial Rialp, Madrid, 1957.
4. GEORG JELLINEK, *Teoría general del Estado.* Editorial Albatros, Buenos Aires, 1954.
5. MAURICE DUVERGER, *Los partidos políticos.* F.C.E.
6. S. M. LIPSET, *El hombre político.* Eudeba.
7. H. HELLER, *Teoría del Estado.* F.C.E.
8. MARCEL PRELOT, *La ciencia política.* Eudeba.
9. J. TOUCHARD, *Historia de las ideas políticas.* Editorial Tecnos.
10. MAURICE DUVERGER, *Introducción a la política.* Editorial Ariel.
11.]EAN MEVNAUD, *Introducción a la ciencia política.* Edit. Tecnos.
12. G. J. BIDART CAMPOS, *Derecho político.* Editorial Aguilar.
13. LEOPOLDO E. PALACIOS, *La prudencia política.* Editorial Rialp.
14. C. GOICOECHEA ROMANO, *Diccionario de citas.* Editorial Labor.
15. PABLO LUCAS VERDÚ, *Principios de ciencia política.* Edit. Tecnos.
16. MAURICE DUVERGER, *Sociología política.* Editorial Ariel.
17. JULIEN FREUND, *La esencia de lo político.* Editorial Nacional, Madrid, 1968.
18. NICCOLÓ MACCHIAVELLI, *El príncipe*; FEDERICO EL GRANDE, REY DE PRUSIA, *Antimaquiavelo o Examen de "El príncipe".* Editorial E.D.A.F., Madrid, 1969.
19. Aristóteles, *La política.*

El Puerto

de

Aguas Profundas

Por el capitán de fragata
JAIME J. MARTÍNEZ

Al tratar este problema, que tan significativa proyección guarda con nuestras posibilidades de desarrollo en el orden material y de presencia en el ámbito mundial, el autor aporta un elemento de juicio responsable para ayudar a resolverlo, en la esperanza de que habrá de ser considerado por quienes sienten inquietudes por el futuro marítimo de nuestro país.

Introducción

Nuestra condición de país dependiente del mar, impone la necesidad impostergable de contar a breve plazo con un puerto de aguas profundas, en el lugar más adecuado, al menor costo y con el mínimo riesgo en cuanto a su vivencia. Sentada esta premisa, sólo el tratamiento objetivo y realista del problema puede brindar la luz requerida para la toma de decisiones y permitir el máximo aprovechamiento de este esfuerzo nacional, que tan significativa proyección guarda con nuestras posibilidades de desarrollo en el orden material y de presencia ponderable en el ámbito mundial.

Si bien este problema ha sido tratado desde mucho tiempo antes y en distintas oportunidades por eminentes argentinos, de reconocida capacidad en la materia y profundo sentido de lo que importa el mar para la expansión del potencial latente de nuestro suelo, no está de más insistir en el tema, ya que los actuales responsables de concretar este anhelo pueden a nuestro juicio caer en error; lo lamentable de este error son sus implicancias, y en este caso sería demorar en el tiempo la tenencia del sitial que nos corresponde en el gran mercado internacional y decidir con voz propia y nuestro voto el éxito o el fracaso de los negocios que intentemos.

Consideraciones

Entrando en materia, es de suponer que el estudio actualmente en marcha no escapa a la regla generalizada de que "los puertos se construyen o se *fabrican* siempre sobre las costas"; por supuesto, en el lugar que se considere más apto para el mantenimiento de una cierta profundidad de dragado y *sobre todo,* y esto es lo más importante, en las cercanías de una línea férrea o camino carretero, pues en caso contrario *debe tenderse*, cualquiera sea la magnitud de la distancia terrestre que lo enlace a su respectivo *hinterland* o región de influencia.

Evidentemente, esta aparente solución no puede resultarnos extraña y confirmaría una vez más nuestra mentalidad terrestre y natural reluctancia al uso de las vías de agua, pues para nosotros los medios notantes que desde milenios existen los desconocemos o los consideramos corno *cosas propias de otras razas.* Es de esperar que esta tendencia no se materialice, pues significaría engendrar un gigante con pies de barro, echando en saco roto los principios que fundamentan la ubicuidad y vivencia de los principales puertos del mundo marítimo.

Con respecto a esto último, cabe agregar que, llámese como se llame, un puerto de aguas profundas no escapa a las leyes que impone el transporte por mar, y cuya columna vertebral la constituye la existencia de una corriente de intercambio de cargas que justifique económicamente el viaje de ida y vuelta hacia esa estación de trasbordo, y desde ella, sobre todo como en nuestro caso en que el país tiene geográficamente una posición *insular* y además es punto terminal de línea. No obstante que ninguno de los hombres vinculados al quehacer naviero ignora esto, debe recalcarse hasta el cansancio, para eliminar dudas y evitar falsas ilusiones.

Premisas

El flujo o corriente de intercambio que concurre a la estación de trasbordo o puerto, debe generarse en forma *natural,* que es la más barata, y no *artificial,* que resulta muy costosa y hace inoperante a esos puertos, por grandes y bien "fabricados" que sean. Por ello, observamos que la característica dominante en los puertos de las grandes potencias marítimas la constituye el hecho de encontrarse *enlazados* con sus respectivos *hinterlands* por vía netamente *fluvial* en la mayor proporción posible.

¿Por qué es esto último? Sencillamente porque logran brindar *a bajo costo* el servicio de transporte de mercaderías que se intercambian mediante el aprovechamiento integral y combinado de las ventajas respectivas que ofrecen las dos unidades flotantes tipo que intervienen: los *cargueros de ultramar* y los *convoyes de río.*

Por ello, es imprescindible sentar la premisa de una revisión y enfoque del problema sobre la base de este aspecto crucial en la economía del transporte, dadas las condiciones poco náuticas de nuestra hidrografía y la distribución potencial caprichosa de nuestros recursos.

Esto exige una solución global, lógica y factible, que aproveche los factores positivos de una situación de hecho *preexistente e irreversible* y permita la eliminación gradual de sistemas de distribución y transporte creados artificiosamente. No olvidemos que por tratarse de una obra de enorme proyección nacional, puede demandar un sacrificio de

inversión que alcance cifras astronómicas, para solucionar *a medias* un solo aspecto, comenzando por el equipo de expertos y asesores que habrán de aconsejar en materia tan fundamental para nuestro futuro marítimo.

A ese respecto cabe hacer una reflexión, para dejar sentada otra premisa: No permitir ser arrastrados por la psicosis de infalibilidad de la *moderna tecnocracia* ni en las conclusiones de sus "expertos" que, con mentalidad geómetra y vocabulario en *inglés compuesto,* explotan la veta de viejas leyes conocidas bajo la "forma deformada" de esquemas y sistemas que sólo sirven para confeccionar elegantes carpetas con gráficos asfixiantes y retrasar indefinidamente la materialización de las más patrióticas empresas.

Esto, que ha de parecer una herejía para los que aún no tienen los ojos abiertos, tiene su fundamento en el hecho real de que todas las grandes obras que todavía subsisten y subsistirán han sido y son fruto de una simple trilogía: *decisión, sentido común y visión de futuro;* cualquiera otra fórmula carece de vivencia y de pasado.

Por todo ello, el modo de actuar —la aptitud mental, el camino práctico, lo que el *sentido común* de los hombres que honraron al país con su trabajo fecundo aconsejaría, y *no* el sentido mercantil de los seudo profesionales de la nueva ola tecnocrática— sería: Debe realizarse esto, aprovecharse estas posibilidades, lograr estas ventajas; ustedes, los ingenieros, los técnicos, *resuelvan*: ¿Cómo ha de realizarse? ¿Cuánto tiempo insume? ¿Cuánto cuesta? Y luego la palabra final: Ejecuten.

Interrogantes

Para poder decidir lo que debe realizarse, es necesario definir: ¿para qué?, es decir, la función y magnitud operativa que se pretende asignar a ese super-puerto. De ahí la pregunta fundamental: *¿Ha de absorber la totalidad del movimiento de cargas que entra por la boca del Rio de la Plata o solamente ha de servir las necesidades de calado y tasas de rendimiento de los super-graneleros, que la ley del gigantismo impone en el transporte marítimo?*

La pregunta debe ser discriminada para su análisis, a efectos de aclarar conceptos, en base a las reflexiones que caben a cada uno de los conceptos que encierra.

Con respecto al movimiento de cargas, ¿significará sumar a la recepción y entrega de cargas a *granel* (cereales, combustibles, carbón, arrabio) las de *mercaderías generales* (productos químicos, textiles, semielaborados, maquinarias, etc.)?

A nuestro juicio, si se tratara solamente de la primera tarea sería un poco oneroso, no únicamente desde el punto de vista económico, en

cuanto a su explotación comercial, sino también en el orden funcional, pues anularía infraestructuras portuarias existentes con excelentes posibilidades de mejores rendimientos o, lo que es lo mismo, incrementaría la franca declinación que hoy se observa en la vida y porvenir de los puertos interiores y de las vías navegables que los sirven, con riesgo de desaparecer definitivamente para nuestra bandera. Observemos a Rosario: ayer, *primer puerto triguero del mundo*; hoy, sólo la sombra de ese pasado y con perspectivas de convertirse en un lugar histórico.

No obstante, puede aducirse que al brindar a los armadores extranjeros una importante rebaja de sus costos operativos, es posible lograr o asegurar la correlativa reducción en los fletes; esta reciprocidad La consideramos lógica, pero prácticamente irreal y anímicamente ingenua, pues siempre habrá para los que mueven los hilos del transporte marítimo la razón apropiada que justifique su negocio y la continuidad de su política de fletes: llámese "rentabilidad de la línea", "baja tasa de carga o descarga", "demora de cargadores", etc.

La afirmación anterior tiene pruebas irrefutables. Veamos: ¿qué rebajas de fletes se lograron cuando en el año 1966 la flamante Capitanía del Puerto de Buenos Aires y Dock Sud, luego de superar la resistencia del S.U.P.A. tras una secuela de hechos lamentables, aplicó un régimen de trabajo que *redujo a la mitad* —según datos oficiales— la permanencia de los buques en muelle? Que nosotros sepamos, *ninguna,* salvo la quita del incremento arbitrario de aproximadamente u$s 2, aplicado poco tiempo antes de esa etapa crítica.

Otro elemento de prueba lo constituye la comparación de los costos operativos en los puertos argentinos en relación con los demás puertos del mundo marítimo; un simple cálculo permite comprobar que mientras en Europa y en los Estados Unidos los servicios portuarios se pagan a razón de un 2 % aproximadamente sobre el valor tonelada-mercadería, aquí en los "puertos sucios" de la Argentina *con un mejor servicio a la mercadería* (y esto lo puede comprobar quien lo desee) apenas alcanza un *0,4 por ciento.*

Lamentablemente, estas cifras no son muy conocidas en nuestro país, y la ignorancia generalizada al respecto es bien aprovechada por los magnates del negocio naviero para desvirtuarlas y poder así, con ingredientes desfavorables ciertos, exagerar los costos en las conferencias de fletes internacionales.

Retornando al interrogante, digamos que si se pretende también derivar por el puerto de aguas profundas la recepción y entrega de *mercaderías generales*, lo consideramos un error y una aberración, pues significaría desconocer una realidad viva que se llama Buenos Aires y el conglomerado monstruo que la rodea y que estimamos, si no varían las condiciones e intereses que la afincan, perdurará por muchas décadas.

A este respecto, y teniendo en cuenta las escalas, conviene recordar lo que sucedía no hace tiempo cuando se forzaba el embarque de frutas del valle del río Negro por el puerto de Buenos Aires, siendo más racional y económico hacerlo por el de Bahía Blanca, que era y es la salida natural de esa producción. En pocas palabras: no es cierto ni probable que invirtiendo los términos de una ecuación se logren resultados distintos y sobre todo que satisfagan valores deseados, por lo menos dentro de la aritmética conocida en el mundo equilibrado.

Cabe ahora analizar las consecuencias de la famosa ley del gigantismo en lo que atañe a las necesidades de calado y tasas de rendimiento. En tal sentido, puede afirmarse que la citada ley sólo tiene su justificativo en un campo comercial muy específico y un límite para el cual *ninguno* de los puertos del mundo podría alcanzar. Y a propósito de ello remitámonos a la opinión de una verdadera autoridad en la materia, la del experto naviero inglés Mr. Cuffley, cuando dice: "La limitación para el calado de esos monstruos no está en los puertos, sino en las plataformas submarinas".

A ello hay que agregar, para ampliar el concepto en cuanto al campo específico de su utilización comercial, los dos factores fundamentales a los cuales se subordina el empleo de esas super unidades del transporte marítimo: *el gran tamaño o porte* debe ser acompañado de *altas tasas de carga y descarga*, porque de lo contrario resultará una *inversión* que puede tornarse *improductiva.*

Por lo tanto, no podemos hablar de cargueros de 200.000 ó 300.000 o cualquier cantidad de toneladas sin medir y comparar nuestra capacidad de producción y de consumo posible, para conformar un régimen de arribo de los mismos dentro de límites aceptables. De ahí que, más importante que el lugar de operatividad y requerimientos de calados, es la capacidad de asegurar la tasa de carga y descarga que esos monstruos exigen.

Situación general

Empezaremos por indicar que nuestra población, y por ende el *sector consumidor e industrializador* del país, y por muchos años, está volcado en una franja litoraleña que partiendo de las proximidades de la ciudad de La Plata se extiende con eje en Buenos Aires hasta las cercanías de la ciudad de Santa Fe. Existen otros centros con eje en Córdoba y Bahía Blanca, de los cuales sólo este último tiene acceso directo al mar como el más importante y de mayor futuro.

El resto del país es *mediterráneo,* con proyección local o a lo sumo sobre sus vecinos fronterizos, ya sean connaciohales o de países limítrofes. A esta irregular situación distributiva de nuestro potencial se suman

las precarias posibilidades hidrográficas de nuestras costas, *condiciones de hecho* que hacen sumamente costosa y artificial la construcción de un puerto de ultramar v su mantenimiento, por modesto que sea, en la ubicación exigida por sus respectivas zonas de influencia.

Este panorama nos obliga a *modificar el enfoque clásico* y a pensar en la utilización de otros medios existentes adaptables a la hidrografía argentina, que con menos exigencias portuarias permitan alimentar con máximo rendimiento el flujo de intercambio de cargas que las medianas y las grandes unidades del transporte marítimo requieren para su tráfico comercial.

Relacionado con lo anterior, es necesario recordar un hecho real que la crónica periodística relata año tras año en épocas de cosecha: el *congestionamiento* de los puertos por el arribo incesante de "camiones que no pueden descargar" y playas portuarias "colmadas de vagones inmóvil izados" debido, según se dice, "a la falta de capacidad u obsolescencia de las instalaciones existentes". Esto no es así y se comete un grave error de información: lo que faltan son *bodegas* y la colocación del producto a precios competitivos y no inflados por la aplicación de un sistema de transporte "tipo factoría", que innecesariamente eleva costos y absorbe los beneficias del productor.

Complementando lo anterior, es conveniente aclarar que los silos y los elevadores en los puertos de embarque no pueden ser tan grandes como lo requerido para el almacenaje de las cosechas graneleras de todo un año; son simplemente "acumuladores" de un sistema que mantiene a volumen constante el flujo de *recepción, comercialización* y *entrega* de la producción. Evidentemente, confrontando lo que debiera ser con lo que en realidad sucede, es fácil advertir la existencia de un "cuello de botella" que estrangula y obstruye la continuidad del flujo de intercambio y que independientemente de la influencia que en ello tienen los azares de la comercialización, se genera fundamentalmente por la *no intervención activa* de los *elementos descongestionadores claves* que corresponden, y paralelamente por el irracional esquema del trazado vial y ferroviario en relación con las vías acuáticas navegables.

Antes de continuar, cabe formular la pregunta: ¿De qué *elementos* se trata? La respuesta se obtiene volviendo la vista a los ríos interiores de Europa y de los Estados Unidos, donde un enjambre de esos elementos, tripulados en su mayoría por núcleos familiares, surcan las aguas, y no nos referimos precisamente ni al Rin ni al Misisipí en particular, sino que se los ve hasta en el Sena, en pleno corazón de París. ¿Y a qué se debe ello? Sencillamente a que aportan con una ínfima infraestructura de equipamiento y mantenimiento una capacidad de almacenaje y traslado de cargas, no factible con otros medios.

Y esto, que resulta una solución sencilla y apropiada al problema

que nos preocupa, no es realizable en nuestro país por la inoculación metodológica del virus de la *inconsciencia marítima colectiva*, que no permite en última instancia la flexibilidad mental necesaria para lograr que un camionero o su ayudante de cabina se conviertan en un piloto o un timonel de cualquier tipo de embarcación.

Situación en cifras

Haciendo jugar los datos reales de una simple estadística, es posible establecer magnitudes operativas y exigencias de la corriente de intercambio que permite definir *a priori* la importancia potencial de nuestros puertos principales, así como también el tipo de especialidad básica de los mismos.

Si bien esta forma de discriminación analítica no es del todo exacta, ella permite sin embargo obtener un patrón de medida que aprecie tanto en cantidad como en calidad el cumplimiento de las exigencias que le imponen el tráfico que sirven, y por ende concluir en si responden o no a la continuidad de su vivencia.

Por lo tanto, elijamos un año que sea más o menos significativo en el movimiento de cargas habidas de importación y exportación, de forma que nos presente el panorama en sus grandes rubros: cereales, mineral de hierro, carbón, combustibles líquidos y lubricantes, y *mercaderías generales* (exclusivamente de importación); recalcamos esto último por su importancia en tonelaje y por la tendencia a su transporte "unitizado". En lo que respecta a otros tipos de cargas (carnes, lanas, cueros), si bien fundamentales en nuestro comercio de exportación, no entran en la clase de cargas graneleras y/o "unitizadas" que puedan jugar un papel importante en materia de calado por parte de los buques que las transportan; menos aún las cargas de removido, que a pesar de triplicar el volumen de importación y exportación, no inciden en las necesidades de contar con un puerto de aguas profundas.

El año consultado ha sido el de 1965, en cuyo transcurso se movilizó en los puertos del país un total de importación y exportación de *26.500.000 toneladas* de carga. De ellas entresacamos las cifras que figuran en los Cuadros 1 y 2 para los grandes rubros señalados.

De los datos que ilustran estos Cuadros se deduce que en general nuestros puertos no son de intercambio sino que constituyen estaciones eminentemente *cargadoras,* ya sea en uno u otro sentido, y que sólo mediante una combinación zonal o de *hinterlands* vecinos será posible lograr un flujo de tráfico compensado.

Esta circunstancia pone de relieve la importancia potencial que asume el tráfico interportuario y la necesidad de atenderlo en forma económica, si se quiere satisfacer a bajo costo el elevado ritmo y rendimiento

que exigirán los super cargueros que arriben a la terminal de aguas profundas.

Otros dos aspectos de sumo interés para la toma de decisiones surgen de la lectura comparativa de las cifras del Cuadro 1; en primer lugar la notoria y descomunal desproporción en la concentración de las cargas generales, es decir, del *verdadero índice* —el patrón de medida— que califica la importancia de un puerto, pues nos muestra la capacidad de *consumo y producción* del *hinterland dominante.* En segundo lugar, y esto tal vez sea el elemento de juicio decisivo para el aprovechamiento de los ríos interiores, lo plantea el movimiento de *cargas generales* por los puertos de Barranqueras-Corrientes, cuya combinación casi iguala a Rosario como pivote de una zona de influencia que, conforme al patrón de medida, es la tercera de la República en orden de importancia.

En cuanto a las cargas graneleras indicadas en el Cuadro 2 podemos

Cuadro Nº 1. – CARGAS GENERALES

PUERTOS	MERCADERÍA	TONELAJES
Buenos Aires ...	Papel y pulpa – Sintéticos – Productos químicos – Drogas – Aceros y metales aleados – Maquinarias – Herramientas – Alimentos – Bebidas – Planchas de vidrio – Instrumental especializado – Tinturas – Lacas – Refractarios – Cerámicas	5.900.000 t.
Rosario		650.000 t.
Barranqueras ...		200.000 t.
Corrientes		190.000 t.
Santa Fe		180.000 t.
Diamante		120.000 t.

Cuadro Nº 2. – CARGAS A GRANEL

PUERTOS	EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN	
	MERCADERÍA	TONELADAS	MERCADERÍA	TONELADAS
Buenos Aires ..	Cereales	2.200.000	Petróleo y derivados	600.000
La Plata		400.000		3.800.000
Rosario		2.700.000	—	—
San Nicolás ...		800.000	Hierro y carbón	2.100.000
Santa Fe		600.000	—	—
Quequén		1.500.000	—	—
Bahía Blanca ..		2.300.000	—	—

Nota: A los efectos comparativos, las cifras han sido redondeadas al cero.

apreciar una distribución más equilibrada entre los puertos de la zona del Plata y de la zona Atlántica, destacándose sin embargo dos hechos que conviene comentar:

1° Casi la totalidad de los *combustibles líquidos y sus derivados* se reciben por el puerto de La Plata,

2° Lo mismo ocurre con el *mineral de hierro y carbón,* por el puerto de San Nicolás.

Esto implica el carácter *especializado* de esos puertos, que no obstante disponer de instalaciones operativas para los distintos tipos de carga, ello no les quita esa condición particular; por lo tanto, una situación más a contemplar, para evitar los consiguientes recargos de costo por manipuleo y transporte de este tipo de granel, cualquiera sea la técnica operativa que aplique el nuevo puerto de aguas profundas.

En resumen: sobre la base de los volúmenes de las cargas graneleras que se detallan en el Cuadro 2 y (jue son el único justificativo de la urgencia de contar a corto plazo con *espejos de aguas profundas* para su operación, se arriba a las siguientes conclusiones:

a) El movimiento de cargas a granel resulta mayoritariamente *cerealero,* acusando un tonelaje total de *10.500.000* t.;

b) En cuanto a los rubros petróleo, hierro y carbón, dado el régimen especial de comercialización a que se ajustan, puede afirmarse, sin temor a equívocos, que no han de gravitar en las soluciones del problema, pese al tonelaje alcanzado de 6.500.000 t.;

c) Conforme a los tonelajes indicados precedentemente y a los puertos que intervienen, podemos identificar tres zonas claves como las más importantes de nuestro intercambio marítimo: *Zona del Paraná*, *Zona del Plata*. *Zona Atlántica* (Croquis 1).

Si agrupamos los movimientos de los puertos que sirven a esas zonas, obtenemos los siguientes porcentajes comparativos:

Zona del Paraná	36 %
Zona del Plata.....	41%
Zona Atlántica.....	22%

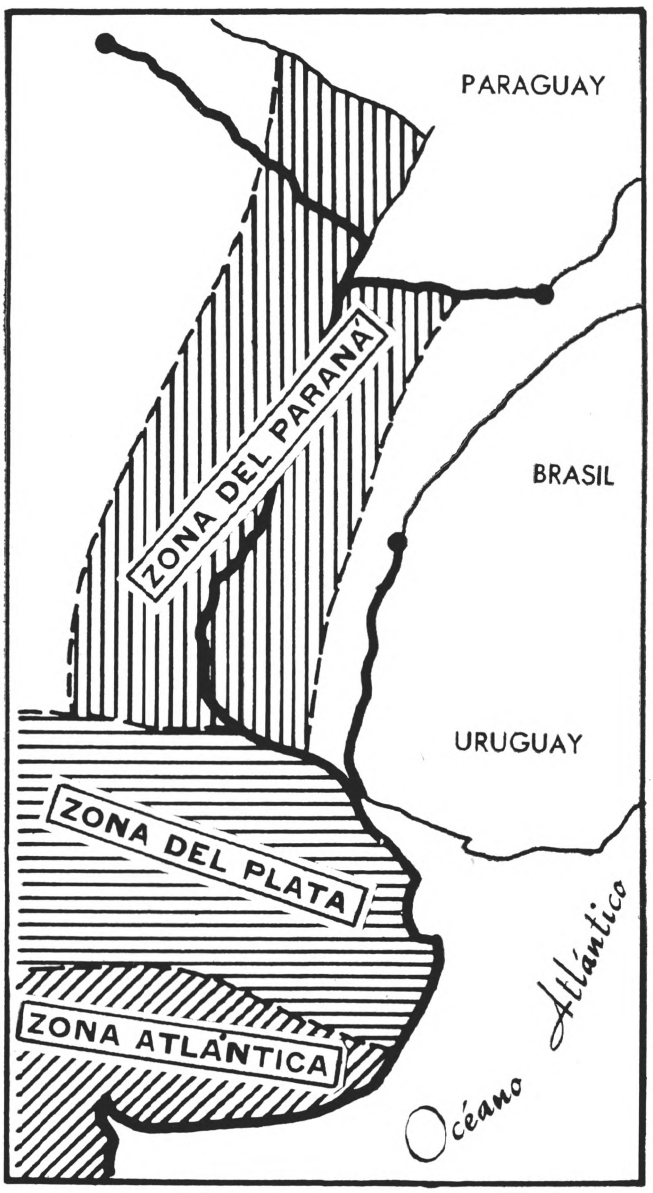
y que en conjunto responden a un movimiento total granelero, en números redondos, de *17.000.000* de toneladas.

Recordemos esta cifra y pasemos ahora a analizar las altas tasas de carga y descarga que la ley del gigantismo impone y posteriormente la articulación del sistema que asegure el flujo correspondiente.

EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Altas tasas de rendimiento

Para que un puerto, cualquiera sea su magnitud, se justifique, debe satisfacer los costos del transporte marítimo y paralelamente también los gastos que involucra el "dominio portuario"; para que ello sea factible, debe cumplir una condición o factor de costo esencial: *tiempo mínimo de permanencia del buque* y ello sólo es posible mediante una óptima tasa de rendimiento operativo. Esto, que aparentemente no significa un imposible desde el punto de vista técnico, resulta siempre la causa desencadenante del éxito o el fracaso de un puerto, pues constituye el

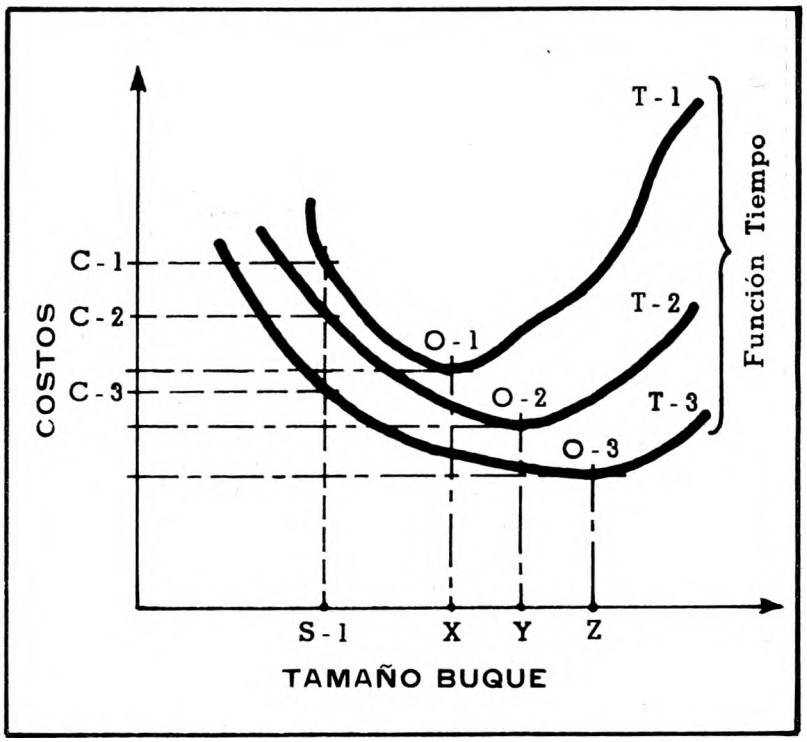


Croquis I

"elemento base" que armoniza la *rentabilidad* del flete con la *inversión* en el buque y su alistamiento.

Recurriendo a una publicación, hemos logrado el juego de curvas que muestra el Croquis II, donde se grafica la íntima relación que mantienen los costos del transporte en función de los tiempos de permanencia y del tamaño del buque. En efecto, observemos que para una dada curva a valor constante, de tiempo de permanencia (*T-l*) ó *(T-2)* ó *(T-3)* los costos varían conforme al tamaño del buque y que para un dado tamaño de éste, por ejemplo (*S-l),* los costos disminuyen de (*C-1*) a (*C-2)* o a (*C-3*), a medida que se reducen los tiempos de permanencia de *(T-l)* a (*T-2*) o a *(T-3),* y así sucesivamente. Finalmente, se concluye en lo más importante: Que los *costos óptimos* para distintos tiempos de permanencia, disminuyen con el aumento del *tamaño del buque*: Costo 01/Tamaño X/Tiempo T-l; Costo 02/Tamaño Y/Tiempo T-2; Costo 03/Tamaño Z/Tiempo T-3; y así sucesivamente, siguiendo con este juego de aumento de tamaño y reducción de tiempos, se van obteniendo correlativos valores óptimos de costos que permiten entre otras cosas "dimensionar" el número de unidades y tonelajes de porte de las mismas, para la línea comercial o tráfico de cargas que deben servir.

La consecuencia última de ese tonelaje flotante al servicio del transporte de mercaderías se conjuga en un único y definitivo valor, que se llama *Flete;* y ese Flete "sube o baja", independientemente de otros



Croquis II

factores *no navieros,* del *volumen de cargas movidas* y del *tiempo de viaje en redondo* que demanda su transporte.

Cuantificando en números los valores funcionales graficados en el Croquis II, resulta el Cuadro 3, reproducido de la publicación consultada.

Cuadro Nº 3.– COSTO UNITARIO BRUTO FLETAMIENTO

Transporte 1.000.000 de toneladas – Viaje redondo 10.000 millas – Vel. 15 n.
Mitad de singladura, buque en lastre

TAMAÑO BUQUES	RENDIMIENTO PORTUARIO		
	1.000 tn/día	10.000 tn/día	50.000 tn/día
10.000 t.	7,10 u$s	4,77 u$s	4,65 u$s
50.000 t.	7,77 ,,	2,61 ,,	2,15 ,,
100.000 t.	9,88 ,,	2,35 ,,	1,67 ,,
200.000 t.	13,55 ,,	2,36 ,,	1,34 ,,
300.000 t.	17,42 ,,	2,59 ,,	1,27 ,,

En un análisis simple de Jas cifras y relaciones funcionales indicadas, verificamos que para el caso de un barco de 10.000 tn a una tasa de carga o descarga de *1.000 tn/Día* resulta el *más barato,* mientras que el de 300.000 tn es el *más caro*; si aumentamos esa tasa de rendimiento a *10.000 tn/Día* el barco más barato es el de *100.000 tn* y el más caro el de 10.000 tn; así siguiendo, comprobamos que para un rendimiento operativo de *50.000 tn/Día,* el fletamiento *más barato* resulta para el barco de *300.000 tn;* y en esa búsqueda de tonelajes de porte y tasas de rendimiento, arribamos a números propios de ciencia-ficción.

Por lo tanto, esta apreciación especulativa no debe llevarnos a engaños y ceder a la fantasía de una ilusión quimérica, ya que no es del todo rigurosamente exacta, pues en la mayoría de los tráficos marítimos es un hecho comprobado de que no hay ninguna *unidad económica* que tenga el poder de asegurar un arreglo balanceado de todos los factores de costo que en él intervienen.

Como vemos, el *negocio naviero* es muy complejo y entrelazado, y queremos recalcar, por estar íntimamente ligado al tema que nos preocupa, que no porque se logre una solución aparentemente ideal en un determinado aspecto, el negocio como un todo puede resultar rentable.

De ahí, entonces, que el enfoque a dar al problema portuario en estudio no se ha de limitar a la solución en lo técnico y económico simplemente, sino que implica su encuadre dentro de los cánones de

una determinada política a desarrollar; es decir, que como factor contribuyente al florecimiento del quehacer naviero nacional, debe estar integrado en los grandes objetivos nacionales de expansión de poder.

Sistematización del flujo de cargas

Es precisamente el desarrollo de este tópico, el punto de coyuntura de cuyo análisis y conclusiones surgirá la solución del problema que plantea la ubicuidad y magnitud del puerto de aguas profundas.

Los elementos que juegan el rol más importante en esa coyuntura son tres:

a) La relativa magnitud de la carga granelera y la necesidad de su concentración en un puerto de ultramar profundo para su embarque.

b) Las altas tasas de rendimiento que exigen la operativa de los super-graneleros y, por lo tanto, el mantenimiento del volumen de flujo necesario para asegurar esa demanda.

c) La tendencia de nuestra argentinísima mentalidad de trasladar las cargas por vía netamente terrestre (camión o vagón), pese a que la distribución, en casi un 80 % de los centros de producción y consumo, se vuelca sobre los ríos interiores.

En uno de los tópicos de este tema hemos mencionado el término "elementos descongestionadores", que consideramos, en relación a lo expuesto precedentemente, como el *único medio* a nuestro juicio, complementado con obras de infraestructura *mínimas,* que puede económicamente incorporarnos a la etapa del super-tanque o del supergranelero para el transporte marítimo de nuestro intercambio de cargas a granel.

La afirmación anterior se basa en las altas tasas de carga y descarga que exigen esos colosos del mar, conforme a los gráficos y cifras ya indicadas.

Como consecuencia de todo lo expuesto a esta altura del tema, se deduce que entonces no sólo es necesario contar con una zona operativa de gran profundidad, sino que implica disponer de la articulación de un sistema de abastecimiento y vaciamiento que asegure un flujo continuo y de gran volumen, de manera tal que pueda satisfacer sin interrupción las altas tasas de rendimiento conocidas.

Ahora bien; si establecemos valores comparativos entre los distintos medios conocidos para el transporte de cargas, *concluiremos* en que los de mayor capacidad y economía en *toneladas/kilómetro* los constituyen las *embarcaciones o unidades navales,* pese a depender en sus terminales de trasbordo de los otros dos medios que les siguen en orden: los *vagones ferroviarios* y los *camiones.*

Es precisamente en la articulación adecuada de estos medios, mediante la combinación económica de sus respectivos aprovechamientos óptimos, que debe determinarse la extensión y dirección de cada uno, a fin de generar el flujo natural de cargas y, por ende, constituir el sistema arterial del desintegrado cuerpo productor de la riqueza argentina.

Por ello, siendo el intercambio a granel uno de los más importantes aportes a nuestro comercio exterior, *no debemos permitir* que la oportunidad y necesidad de ubicar y construir el puerto de aguas profundas desvirtúe, una vez más, la posibilidad de materializar ese ordenamiento vital para nuestro desarrollo económico.

En consecuencia, no queda otra solución eficaz que la de adoptar políticas y arbitrar recursos consecuentes, que permitan compatibilizar la vivencia de lo existente con las exigencias del progreso tecnológico.
Y esa política y sus recursos, que son el *leit motiv* de este tema, la constituye el *gestar obligadamente* el aprovechamiento integral de nuestro *sistema fluvial* disponible, para alimentar en forma natural y económica las elevadas tasas de rendimiento operativo que ya hemos comentado.

Si bien el tema de la red vial y ferroviaria no es el objetivo en estudio, sino un aspecto marginal, consideramos conveniente hacer una escueta referencia al mismo, para recalcar una de sus funciones claves: *la de servir al movimiento de cargas de y a los puertos fluviales y marítimos, mediante un trazado perpendicular y no paralelo a las vías acuáticas.* De esta manera los transportes terrestres (vagones - camiones), con menores distancias de recorrido pero con una mayor velocidad de traslado, compensan su menor capacidad de carga con respecto a los marítimos, permitiéndoles a su vez alimentar un mayor número de terminales portuarias con igual cantidad de unidades de transporte; esto se traduce finalmente en un menor costo de traslado de las mercaderías, dado el mayor número de viajes realizados en la unidad de tiempo y en la eliminación de las demoras por congestionamiento en las zonas portuarias.

Continuando con el tema, digamos que el principal impedimento para la materialización de esa combinación racional de los medios de transporte, lo constituye la herencia de un pasado colonial en sus distintas etapas: desde la picada en la selva virgen del conquistador español en su avance Norte a Sur, hasta la época de los ingleses con su riel, que articulan en ambos casos un sistema que responde a sus lógicos intereses y a la política de ese momento histórico, que lamentablemente mantenemos en vigencia. ¿Y a qué debemos esto? Simplemente a la apatía, al dejar hacer, al efecto anestesiante de la difusión metodológica e interesada de una serie de "tabúes" con respecto al

aprovechamiento de nuestros recursos potenciales. ¿Cuál es su resultado? Un estado anímico estático y de impotencia, frente a fenómenos naturales *dominables* y a una predisposición argentinísima en el orden internacional de *concesiones permanentes,* que permite así el libre uso de nuestras vías acuáticas interiores a todas las banderas o a la regulación del caudal de las aguas del más importante de nuestros ríos por una potencia vecina.

La letanía interesada habla del "avance del Delta", de "la progresiva e inexorable reducción del nivel de las aguas", de "lo dificultoso y oneroso que resulta el mantenimiento de una adecuada profundidad de dragado", de "lo problemático de reflotar y eliminar cascos y obstáculos sumergidos en el estuario", etc. Todo esto es simplemente fruto de la inconsciencia marítima de gobernantes y gobernados durante décadas; esto es negligencia y desidia, no fenómenos *sobrenaturales* ante ios cuales debemos resignamos o temer, pues ninguna de las razones que se dan tienen asidero frente a las técnicas y obras que la ingeniería moderna estudia y desarrolla en esos aspectos; lamentablemente, esto es falta de vigor y voluntad nacional para tomar al toro por las astas y hacer lo que debe hacerse.

Realidad previsible

Admitamos que ya tenemos el super-puerto de aguas profundas donde pueden operar buques de hasta 200.000 t de porte y hayamos resuelto también el problema logístico de la concentración y distribución de las cargas; supongamos una recuperación progresiva de nuestros campos, que permita la disponibilidad de un saldo cerealero exportable y comercializado convenientemente en el mercado mundial de *14.000.000 de t*; además, admitamos también que nuestras plantas siderúrgicas se encuentran en plena expansión, exigiendo una demanda de mineral de hierro y carbón del orden de los *4.000.000 de t,* es decir los dos rubros claves de nuestro intercambio marítimo, lo que hace un movimiento total *granelero de 18.000.000 de toneladas.*

Consideremos, por otra parte, que el tipo promedio de los supergraneleros, ya sean cerealeros, mineraleros o mixtos, oscile en las *100.000 t* de porte bruto, con una tasa de rendimiento aceptable de *25.000 toneladas/día;* aceptemos finalmente un dimensionamiento del super-puerto de manera que permita la operativa simultánea de seis unidades del tipo mencionado. Veamos ahora, a través de un simple cálculo, el resultado de esta inversión:

1° A la tasa de rendimiento elegida, la permanencia en puerto de esas unidades sería de cuatro días y, por lo tanto, el tonelaje de carga movida en ese lapso acusaría un total de *600.000 t.*

2° *En un mes.,* el movimiento total de cargas alcanzaría la cifra de aproximadamente *4.500.000 t.*

3° Al ritmo indicado precedentemente, nuestra capacidad granelera total de exportación e importación anual, estimada en *18.000.000 de toneladas*, sería cubierta en sólo *cuatro meses* de actividad portuaria.

De lo expuesto, se deduce que el super-puerto en cuestión, trabajando a pleno rendimiento, quedaría inactivo durante ocho meses del año o debería resignarse a operar al 33 % de su capacidad. Este balance final de ningún modo puede justificar la elevada inversión en la obra, ni menos aún desmantelar o dejar inactivas estructuras portuarias existentes y todavía eficientes por muchos años, para poder *alimentar precariamente* el flujo de demanda de ese super-puerto.

Recapitulación general

Nuestra posición insular y alejada de los grandes centros del comercio mundial nos obliga, para la colocación de nuestra producción básica a precios remunerativos, al empleo de unidades de gran tonelaje para su transporte marítimo, lo que exige a su ve/ un puerto de aguas profundas. Pero ambos requerimientos sólo se satisfacen con elevadas tasas de rendimiento, tanto en el aspecto económico como en el orden operativo, y para que ello sea factible es preciso disponer o generar una *corriente permanente* de grandes volúmenes o tonelajes de carga, es decir, *de toda* una "capacidad nacional" o de una "comunidad continental o regional" *al servicio* de ese flujo de intercambio.

En la actualidad, los grandes proyectos en ejecución en el orden portuario mundial sobre obras de esta magnitud, en zonas de relativa profundidad costera, sólo lo hallamos en Holanda, con su magnífico *Europort,* es decir, el *Puerto de Europa* o lo que es lo mismo, de la *Comunidad Europea,* lo que confirma el concepto expuesto en el párrafo anterior. Por lo tanto nosotros, con una capacidad de producción y consumo *limitada* y de tipo cíclico, no podemos en términos de la jerga marinera, "seguir las mismas aguas"; pero dada la imperiosa necesidad, por las razones apuntadas al principio, de contar con un espejo de aguas profundas a corto plazo, debemos encarar su construcción y ubicación dándole un carácter eminentemente *auxiliar* y *no principal* en nuestra infraestructura portuaria.

Abundan las razones para considerarlo así; una de ellas es el hecho del limitado y específico empleo de este tipo de puerto en nuestro caso particular, ya que los super-graneleros que concurran al tráfico del Río de la Plata lo harán en una proporción mínima, en relación al movimiento total de cargueros convencionales de 10.000 a 15.000 t de

porte, que son y continuarán siendo las unidades-tipo del intercambio mundial de mercaderías. ¿Y por qué ello? Por la simple y sencilla apreciación de una tendencia mundial que cobra día a día mayor actualidad: todas las naciones, en general, tratan de o pretenden industrializar sus materias primas e intercambiarlas como productos semielaborados o terminados para equilibrar su balanza comercial, lo cual trae como consecuencia que el cargamento y transporte marítimo a granel no tenga sentido ni aplicación en ese campo.

De ahí entonces que la ley del gigantismo se vea enfrentada, en esa búsqueda de la economía del transporte, por un factor "no naviero" y que responde a lógicos intereses nacionales, provocando el desarrollo de nuevas técnicas y diseños en la construcción naval para el transporte especializado de cargas unitizadas sobre la base del "container" o contenedor clásico o del "container" flotante. Como vemos, un elemento de juicio más que contribuye a definir como *auxiliar* el papel que habrá de desempeñar nuestro super-puerto.

Solución propuesta

a) Objetivos

La materialización de la solución al problema en estudio, debe resolverse sobre la base de los siguientes objetivos:

1° Que la magnitud y ubicación de la obra se limite al volumen real previsible de las cargas a granel y a su movilidad a altas tasas de rendimiento.

2° Que esa ubicación a decidir, permita la utilización integral de nuestras vías acuáticas navegables y la vitalidad y desarrollo de los puertos que las deben servir.

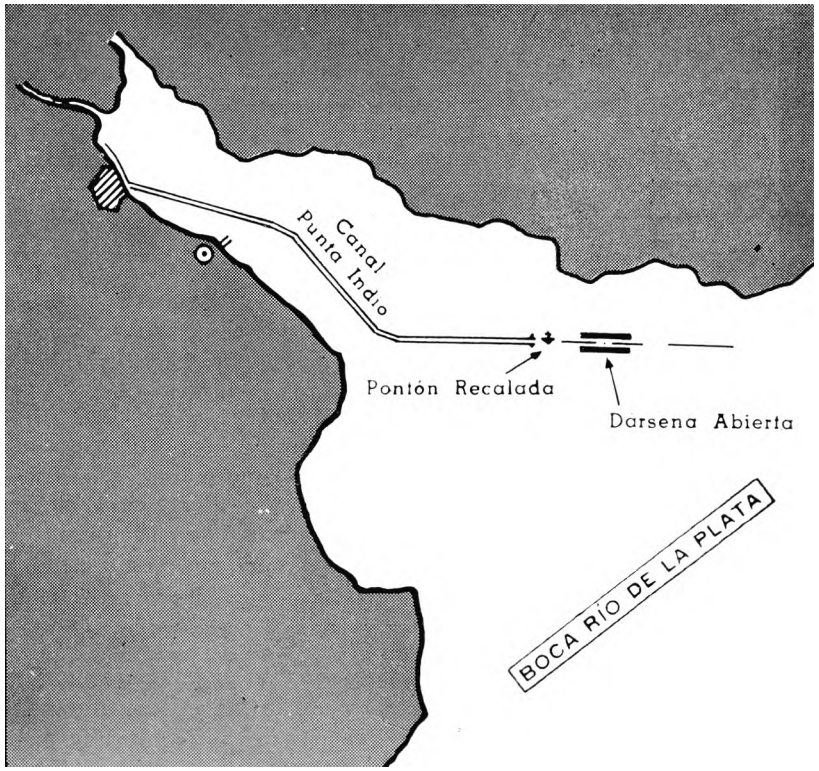
3° Que los objetivos indicados contribuyan, por vía indirecta, a gestar obligadamente la combinación racional de la red vial y ferroviaria con las terminales portuarias.

El cumplimiento de estos objetivos exige previamente, o mejor dicho simultáneamente, la puesta en marcha a corto plazo de obras básicas, cuyos proyectos y factibilidades ya han sido lo suficientemente estudiados y sólo esperan la etapa de ejecución; tales son: las obras de *dragado*, *remoción de obstáculos, canalizaciones* y *balizamientos* indispensables, para asegurar la navegabilidad de nuestros ríos.

b) Realización

La ubicación y tipo de construcción del Puerto de Aguas Profundas que proponemos, puede juzgarse como un proyecto aparentemente descabellado, pero consideraremos que es la única forma de satisfacer el cumplimiento de los objetivos enunciados precedentemente, y que sin

Croquis III



lugar a dudas tienen la fuerza y el valimiento suficientes como para justificar la idea. Dado el carácter auxiliar que tendrá ese puerto, su ubicación la estimamos en la boca del Río de la Plata, en la prolongación del canal de acceso principal y a regular distancia del Pontón Recalada (croquis III).

El puerto consistiría en una dársena abierta, con una profundidad aproximada de 55 pies, flanqueada por dos muelles de 1.000 m de largo por 50 m de ancho, con una separación entre ambos de no menos de 250 m. (Estos datos tienen un sentido meramente ilustrativo y no pretenden encasillar los que resulten de los cálculos y estimaciones que correspondan.)

El tipo de construcción propuesto consiste en una estructura de hormigón armado calculada y diseñada de acuerdo con la forma de la sección maestra de un casco de buque; en cuanto al anclaje de esas estructuras, ellas se asentarían firmemente sobre el lecho del estuario, conforme a reglas de arte (croquis IV).

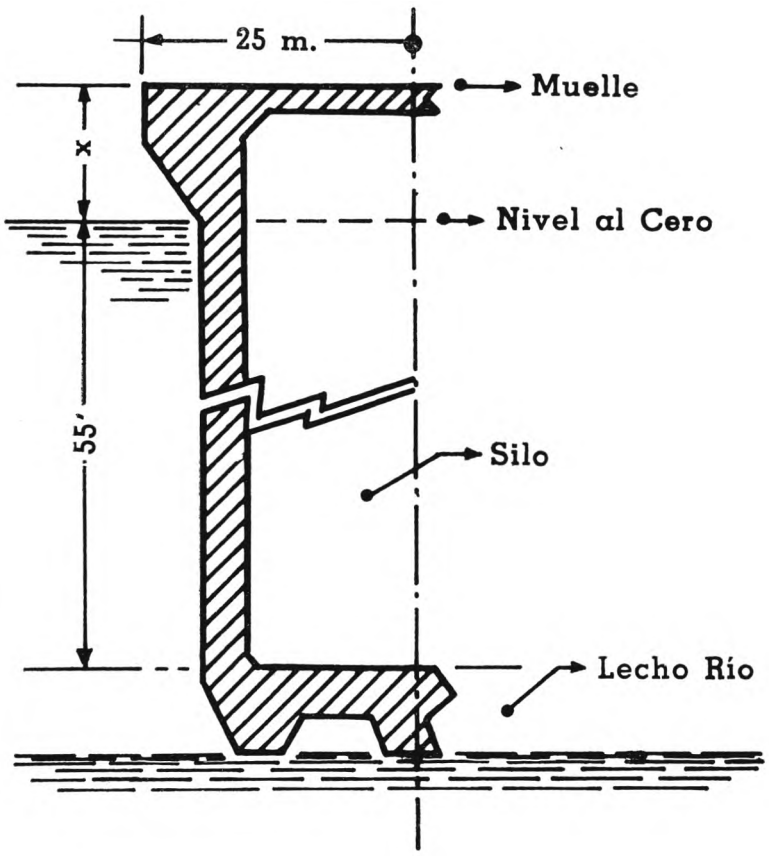
Cada uno de esos muelles dispondría de las instalaciones adecuadas a la operación con cargas graneleras, para cuyo funcionamiento debería contar con usina propia y con los sistemas de servicio y mantenimiento correspondientes; además, deben preverse las instalaciones y comodidades requeridas para el personal de permanencia, así como también de

las estaciones de radio-comunicaciones y servicios a la navegación, a lo que podría agregarse un helipuerto. En conjunto, la superficie destinada a los fines mencionados significaría una reserva de espacio no mayor que un 5 % del total de muelle.

Es de destacar, que el volumen interno de ambas estructuras de muelle proporcionaría una *capacidad de almacenaje* de cargas graneleras del orden aproximado a las *1.900.000 t,* cantidad no lograda en la actualidad por ningún silo ni elevadores de granos existentes en el país y que por lo tanto implica una *ventaja extra* a la solución propuesta.

En lo que respecta a la corriente de flujo en el proceso de "abastecimiento" o "descarga", es fácil advertir que la misma ha de realizarse mediante la utilización de barcazas de empuje, que tomarán o dejarán las cargas en los puertos del litoral, en convoyes de cuatro a seis unidades, pudiéndose prever por viaje un movimiento de 10.000 a 12.000 t.

Es conveniente señalar, que la mayoría de las barcazas que se destinaran al servicio indicado no dejarían de continuar en actividad al término del período granelero, pues es previsible que la intensificación



Croquis IV

del tráfico de cargas unitizadas en contenedores, haga imprescindible su utilización por la doble ventaja que significa lograr con un bajo costo de infraestructura operativa la máxima rapidez de recepción y despacho de los buques porta-contenedores que se destinen al Río de la Plata.

Conclusión

El presente trabajo no tiene otra finalidad que aportar un elemento de juicio responsable, con lealtad y espíritu de cooperación ciudadana, para la solución de un gran problema y esperamos habrá de ser considerado por todos aquellos que sienten intranquilidad por el futuro marítimo de nuestro país.

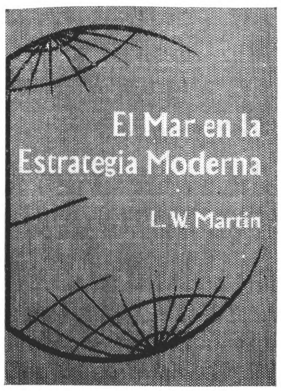
EL MAR
EN LA
ESTRATEGIA MODERNA

L. W. MARTIN

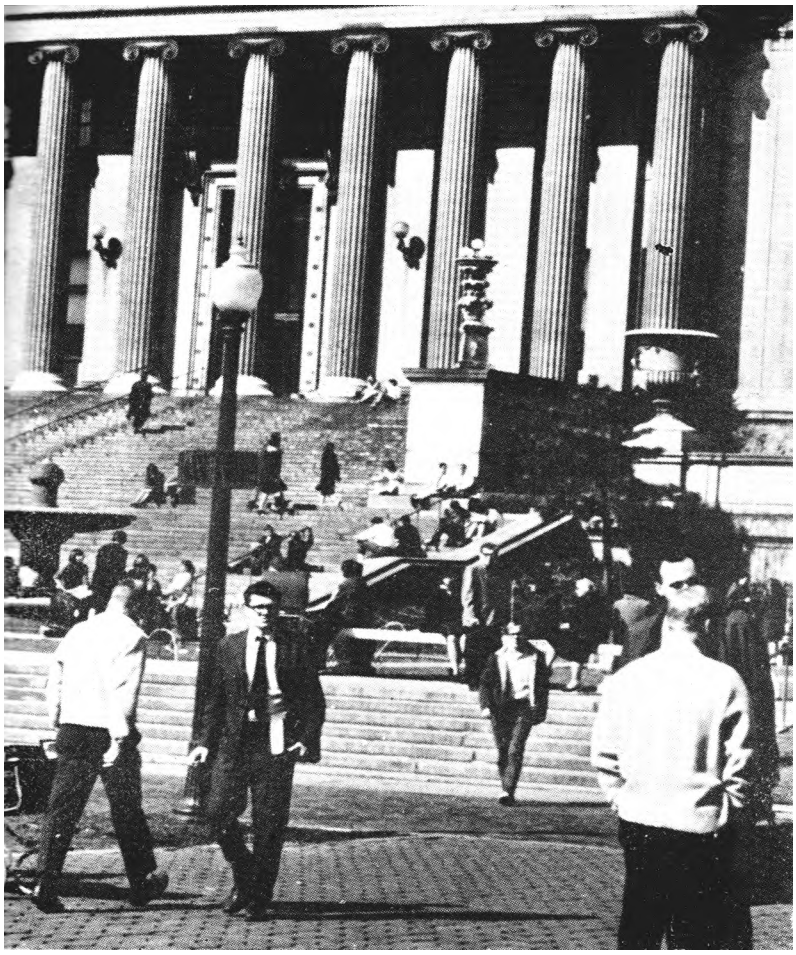
- *Análisis del pasado con acción sobre el presente.*
- *Apreciación de los materiales, circunstancias y sucesos de la actualidad.*
- *Previsiones que intentan poner luz en la oscuridad de los acontecimientos futuros.*

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



La Universidad Argentina

Por el contraalmirante REMO J. TOZZINI

"Lascia parlare a me, chi'i ho concetto."

DANTE ALIGHIERI, *Inferno,* XXVI, 73

Sobre lo que es y debe ser la "Universidad de los estudios" no nos ocuparemos aquí, después de los interesantes ensayos que se han escrito sobre el tema, particularmente notable el de don José Ortega y Gasset, titulado *El libro de las misiones*, cuyas sabias advertencias e indicaciones han sido, lamentablemente, poco escuchadas.

Nos ocuparemos ahora de un problema concreto y específico: del problema universitario, al que le damos una importancia vital, razón por la que no comprendemos cómo todavía no haya recibido la solución que de tiempo espera.

Tratamos del caso particular de nuestro ambiente, de nuestra sociedad argentina a la que está vinculada la imagen y la realidad de su Universidad afectada por nuestra característica idiosincrasia de latinos americanos, que nos desenvolvemos en contra de las dificultades y resistencias de un país deficientemente organizado en sus instituciones estatales, si bien sus hombres son capaces de emprender la tarea de la justa y necesaria organización con seguridad de franco éxito.

Resulta distinguido en nuestro medio pertenecer al cuerpo docente de la Universidad nacional; queda bien poder estampar en tarjetas de visita y en membretes comerciales: fulano de tal, Profesor de la Facultad de... Este título le da categoría al profesional en donde desarrolla su actividad técnico-comercial, le confiere tácitamente un rango intelectual y una jerarquía social de alta consideración, que le significa ser más cotizado que sus colegas en la actividad *extra unixtersitas* o sea fuera de su cátedra.

Esta manera de apreciar, de sentir, resulta de la creencia de la gente que, entre nosotros, el profesor universitario tiene la misma o semejante categoría intelectual y jerarquía científica reconocida por el Estado que cualquier otro profesor de las universidades europeas, pensando que las instituciones del extranjero son más o menos iguales a las nuestras. Esto es un serio error de óptica, por falta de información, que nos apresuramos a corregir.

La "Universidad de los estudios" es creación europea, posee una organización que regula su labor perfeccionada por una muy larga experiencia, varias veces centenaria, conservando todavía hoy en día prerrogativas y normas tradicionales de autonomía e independencia frente al Estado que la subvenciona y fortalece, y que provienen de la Edad Media, época en la que la institución del saber inició su muy fecunda labor.

A lo largo de su historia sufrió atropellos e intervenciones de gobiernos fuertes propios, y de invasores extranjeros, pero a la postre los mismos dictadores estimaron desentenderse de lo que ignoraban y prefirieron dejar que quienes cultivaban las más altas especulaciones del intelecto humano se organizaran a su mejor saber y entender.

Su cuerpo docente superior regula su actividad notable de conformidad con leyes orgánicas específicas y que son análogas a las que rigen en las carreras militares, es decir, que quien desea y puede dedicar su vida toda a la Universidad debe superar exigencias de ingreso al respectivo escalafón, en el cual logra una equiparación automática con las jerarquías militares de grado, función y remuneración acordes con su competencia debidamente comprobada y reconocida.

La jerarquía militar que se le confiere por equiparación de función es una muy conveniente previsión para los casos de movilización en tiempo de guerra. La falta de esta equiparación jerárquica fue motivo, durante la primera guerra mundial, de que el joven doctor Moseley fuera movilizado como soldado raso y enviado a combatir en la primera línea de fuego en Gallípoli, donde perdió la vida. La Física y la Química modernas deben a Moseley, a pesar de su prematura desaparición, importantes descubrimientos correspondientes al análisis espectral de los elementos químicos con los rayos X (Escala Periódica de Moseley).

Este científico, indebidamente sacrificado con pérdida de las posibilidades de sus descubrimientos futuros en perjuicio de todo el mundo debido a una imprevisión del gobierno británico, debió haber sido movilizado en su laboratorio de investigaciones con la jerarquía de general. En la segunda guerra mundial se corrigió este error y las cosas mejoraron.

En las facultades europeas, del equipo docente de una cátedra el único que posee el título de *profesor* es el ordinario o, como decimos aquí, el titular, y su jerarquía por equiparación es la del general del Ejército. Los demás colaboradores tienen títulos de: asistentes, ayudantes de diferentes categorías, pudiendo haber también profesores, no ordinarios, agregados. Pero cuando se dice: *el profesor,* se entiende que es el ordinario.

El sueldo básico para la función del profesor oscila de acuerdo con

el tipo de facultad y de cátedra, desde el percibido por el general de división o de brigada. El profesor recibe además un emolumento importante por ser director de su instituto, puesto que toda cátedra es —debe ser— un instituto con zonas cubiertas con laboratorios amplios y bien equipados con instrumental y personal idóneo en número suficiente para poder cumplir eficazmente, no sólo con las necesidades de la cátedra sino con los trabajos de consulta que plantean las organizaciones privadas, de terceros, y el Estado mismo. Trabajos que se refieren al estudio de mejoras a introducir en determinadas fabricaciones de elementos tecnológicos. A esta importante labor no la llamamos "investigar", como agrada decir aquí entre nosotros, porque investigar es cosa completamente diferente, es la más genial de las producciones del intelecto humano, exclusiva de los que poseen la peculiaridad de descubrir verdades formulando nuevas leyes. Lo otro es perfeccionar, importantísimo también, pero no es investigar.

El docente superior de todas las categorías de una cátedra universitaria cumple su función en régimen de dedicación exclusiva. No se concibe allá que un docente tenga otra ocupación fuera de la cátedra. Permanece en los laboratorios y estudios durante ocho horas diarias, sábados inclusive.

El profesor ordinario cumple su función en una sola materia que puede dictar en varias facultades, pero no es ético, ni se lo permite su renombre de especialista, que dicte lecciones de materias diferentes. El dictado de sus lecciones no le toma al profesor más de *dos horas semanales,* y el resto de su tiempo es ocupado por la actualización de su información mundial y dedicado al estudio, a la lectura de nuevos textos, y también a la confección de los propios para su cátedra, cuyos libros son luego editados con partidas de un fondo del Estado que sirve para sufragar los gastos de esas ediciones. Esta es la razón por la cual en Europa se publican libros importantes de nivel universitario que aquí no pueden editarse, porque desde el punto de vista del editor no son comercialmente convenientes.

Los gobiernos europeos distinguen al profesor ordinario con los honores máximos: condecoraciones diferentes; palmas de las Academias de Ciencias; doctorados *honoris causa;* dignidades de Caballeros de diferentes órdenes y de la corona, donde hay monarquía, títulos de nobleza, etc. En los actos oficiales, cuando los profesores ordinarios son invitados, se les reservan puestos acordes con su elevada jerarquía estatal. Se comprende que en Europa sea así porque el profesor es de interés nacional, persona que en su materia es la autoridad científica máxima del país, reconocida intemacionalmente.

Todos estos antecedentes engalanan la personalidad magnífica del profesor por mérito exclusivo de sus trabajos y de sus lecciones magis-

trales, labor superior que trasciende las fronteras de su Estado para ganar el reconocimiento y los honores del extranjero. Esa aureola de superdotado, que lo es, de *chiarissimo,* en Italia, o de *gelehrte Herr Professor* en Alemania, es la que lia trascendido a todo el mundo y ganado la respetuosa consideración y la admiración de los pueblos.

Antes de continuar con este tema, estimamos necesario abrir un pequeño paréntesis para poner en claro dos funciones diferentes que el vulgo confunde con demasiada facilidad. Nos referimos a las profesiones de: profesor universitario y de profesional libre que actúa en la sociedad, fuera de la universidad, en Europa.

El profesor de la universidad, tiene por misión formar las mentes de los futuros profesionales y para ello se vale en sus claras exposiciones de las teorías fundamentales, que es Ciencia, de la que luego de su estudio y asimilación por parte de los alumnos se conforma el llamado *concepto profesional*, que resulta inalterable con el tiempo e independiente de los cambios de la técnica. Esta información conceptual se completa en cursos superiores con las llamadas materias profesionales.

El profesional libre, no profesor, desarrolla su actividad en un campo restringido del saber y adquiere con su ejercicio la práctica suficiente para el logro exitoso y rápido de los problemas que se le plantean, y hasta el incremento de su fortuna; para ello maneja con habilidad la información que le proporciona la técnica del momento, fundando su interpretación en las teorías básicas que aprendió en la facultad.

Estas dos carreras profesionales, de igual interés para la sociedad, son netamente diferentes, no son intercambiables; ninguna de ellas puede reemplazar honestamente a la otra, a menos que se produzca un cambio temperamental y vocacional, que pudo mantenerse latente a la espera de la oportunidad favorable, o bien debido a un estado de evolución espiritual e intelectual.

La labor del profesor se halla jalonada a través de una carrera muy larga de estudio y de trabajo —oficialmente cesa en la cátedra a los 70 años de edad— por sus contribuciones científicas originales a la disciplina que cultiva con particular competencia y éxito. Su labor docente, así como sus publicaciones originales, sus libros de lecciones, leídos en el mundo entero, constituyen la base de las distinciones y los honores que premian esa actividad superior y excelente, motivo de las exenciones y prebendas que le concede el Estado, estímulo importante para los que llevan esa misma vocación científica.

Los problemas que plantea el ejercicio profesional son también estudiados por los profesores y resueltos con su equipo anejo a la cátedra en la sede del laboratorio, donde continuamente se desarrolla una labor

eficaz de asesoramiento técnico a las instituciones privadas y estatales, tarea que es generosamente compensada con aranceles importantes.

Citamos este aspecto como una aclaración a comentarios que suelen escucharse, los cuales afirman, sin fundamento, que el profesor que no haya ejercido previamente su profesión libre, trabajado en su especialidad, no puede conocer bien su materia. Ocurre precisamente lo contrario de lo que se dice, pues para poder dominar su materia el profesor no debe dejar de serlo, no debe ejercer el oficio, del momento que hemos advertido, más arriba, que ambos tienen funciones completamente diferentes. En este error suelen caer muchos profesionales de nuestro medio convencidos de que así justificarían su incursión en la docencia universitaria mientras conservan su trabajo *extra universitas.*

Consideramos oportuna la anécdota siguiente, que nos fue referida por uno de nuestros profesores del Politécnico de Turín. Se refiere a la comunicación entusiasta que una vez le hizo un ingeniero electricista destinado a trabajos en fábrica de cables eléctricos para muy altas tensiones de miles de voltios, quien le dijo al profesor que después de largo experimentar sobre tales cables, había llegado a la conclusión de que la relación más conveniente entre los diámetros interno y externo de los conductores, a fin de que el campo fuera mínimo, era igual a "e", la base de los logaritmos neperianos (2,71828...). El profesor, luego de escucharlo con un dejo de pena por el esfuerzo inútil del ingeniero, le dijo: "Esa interesante novedad, yo la enseño en el pizarrón desde hace más de 20 años". Acto seguido y sobre una hoja de papel le hizo una sencilla demostración matemática que confirmó el hallazgo experimental logrado en la fábrica a costa de mucho gasto y trabajo.

Por lo expuesto hasta aquí creemos haber podido dar una imagen bastante real de la personalidad del profesor ordinario de las universidades europeas.

Pasemos ahora a considerar el *status* del profesor de nuestra universidad. Aquí la universidad se parece muy poco, para desgracia de nuestra sociedad, a la que hemos descrito. Salvando algunas pocas y muy honrosas excepciones, que nunca faltan como justificativo de toda ley, y que son resultado de una vocación firme llevada al sacrificio, los demás que cumplen tareas docentes universitarias no son más que profesionales cuya actividad principal no reside en la cátedra sino en el consultorio, estudio o empresa industrial, comercial, etc. Quitándole breves horas a su trabajo principal, naturalmente el mejor remunerado, concurren a las cátedras, donde luego de sus exposiciones se retiran de Ja facultad a la que no regresan hasta la próxima lección.

¿Puede un profesional, por importante que sea en el ejercicio privado de su profesión, ser profesor? Personalmente estamos por la ne-

gativa; no sólo creemos que será mediocre, sino que será perjudicial para la salud de Ja universidad. Se nos dirá que hay excepciones; lo entendemos y ya lo dijimos, pero las instituciones serias no se fundan sobre excepciones.

Además, en nuestra universidad los cargos están clenigrantemente remunerados: un profesor titular ordinario, con el agregado del 80 % sobre su haber luego de cumplidos 20 años de catedrático, recibe mensualmente un sueldo que hoy día es comparable con el que se le abona a una doméstica, con la ventaja para ésta de que tiene techo y alimento incluidos. El sueldo mínimo para un aprendiz o menor que ingresa a una repartición del Estado es superior al que se le asigna al profesor titular ordinario de nuestra universidad.

Algunos profesionales cuyas especialidades científicas no se hallan comprendidas dentro de las llamadas profesiones liberales, que no pueden atender clientes ni habilitar estudios o consultorios —nos referimos a los matemáticos, físicos, humanistas, filósofos, etc.— no tienen otra alternativa de trabajo que la cátedra universitaria a cuyos concursos de nuevas cátedras se presentan en diferentes facultades, aunque se refieran a especialidades afines, pensando en el ingreso que les significará si las logran, porque la retribución es una función directa del número de horas-cátedra. Como se observa, es lamentable que la remuneración docente superior se base en el número de horas de clase, todo lo que nos trae a la mente la imagen de la compensación de un trabajo a destajo, como si el profesor universitario fuese la mano de obra agregada a una cadena de producción en serie, considerando su producto desde el punto de vista del taylorismo. Dolorosamente, créase o no, ésta es la jerarquía docente que nuestra universidad le asigna al profesor titular de una cátedra. Tales profesores, a quienes compadezco sinceramente, a fin de poder redondear una mensualidad de unos 1.600 pesos nuevos, se ven obligados a una intensificación extraordinaria de su labor, llegando a dictar hasta 30 horas de clase por semana, a veces en facultades muy alejadas de sus residencias, como ser las de La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Córdoba, etc. El desgaste físico y espiritual es enorme, por lo que suelen caer en serios *surmenages* con peligro grave de su salud física y mental. Entendemos que tales especialistas de las ciencias, que son imprescindibles para el progreso de la vida moderna, deberían tener una misma o mayor remuneración mensual por una sola cátedra de dos horas semanales.

Después se oyen voces de quejas, de quienes no sufren esas humillaciones y sacrificios, cuando se enteran de que nuestros científicos emigran al extranjero.

Nadie piensa —nos referimos a los responsables de la instrucción superior—, en el tiempo que necesita el profesor para su *otinm* del que

nos habla Ortega y Gasset, tan necesario para la meditación que fortifica la inteligencia y aumenta la capacidad del pensador.

Un aspecto característico del docente de nuestra universidad es el que se refiere a su estado jurídico. Aquí el profesor no se halla amparado por ninguna ley que regule su ejercicio profesional. La llamada *ley universitaria* está llena de *deberes* para el profesor, a quien hasta le exige que investigue, pero no le establece derecho alguno. Por consiguiente, se trata sólo de unas cuantas disposiciones ilegales e inconstitucionales que fueron redactadas por médicos y abogados argentinos.

Muchos profesores que fueron designados por concursos de oposición con resolución de los respectivos consejos académicos de las facultades —cuando esos cuerpos existían— y confirmados por el rectorado con la ulterior designación por parte del Poder Ejecutivo, después fueron declarados cesantes en sus funciones por la arbitrariedad e impunidad de interventores oficiales apresurados, que con evidente mala intención obligaron a rehacer *ex novo* aquellos concursos, resultando, luego del mal rato pasado, confirmados los mismos profesores por haber vuelto a ganar limpiamente sus cargos. Estos episodios lamentables, que hablan de la mentalidad de quienes llevan la mayor responsabilidad oficial, ocurrieren varias veces en los últimos treinta años en que estuvimos en contacto con la universidad.

Nuestra universidad no sólo no le fija al profesor la jerarquía y el prestigio que tiene su igual europeo, por más que posea una competencia superior e indiscutida, sino que lo humilla continuamente, ya sea con la remuneración ofensiva que le fija, como con la indiferencia por su carrera. Dentro de las mismas facultades, los empleados subalternos, tanto de oficina como de maestranza, que ni siquiera han cursado estudios secundarios completos, son mejor remunerados que el profesor titular de una cátedra. La falta de su estado jerárquico la sufre el profesor continuamente durante su permanencia en la facultad. Los bedeles, que son empleados subalternos, controlan al profesor titular, lo vigilan para registrar la hora en que ingresa y sale de la facultad, y cuando por alguna razón falta a su clase, aunque haya mediado aviso previo, deberá presentar un certificado que justifique la inasistencia, con lo que se evita el consiguiente descuento de un día en su haber mensual.

El profesor universitario, en nuestro medio y ante la administración de la Nación, no es otra cosa que un ente administrativo que figura en las planillas de los pagos mensuales hasta que la superioridad lo estime conveniente. Carece de estabilidad en su función, cosa sumamente grave. Por otra parte, la *ley universitaria* le fija un límite máximo de estabilidad en su empleo, que es menor de siete años. Pasado ese lapso, la universidad vuelve a poner en concurso la cátedra, por aquello de la reno-

vación de la enseñanza dispuesta por la ley, idea totalmente errónea, si se piensa rápidamente, o ya inconfesable y mezquina si se la analiza con detenimiento. La docencia superior mejora con los años en forma paulatina y no es cierto que un joven, a menos que resulte un genio comprobado que haya descubierto alguna verdad —aunque la genialidad no es un índice de las condiciones para ser un buen profesor— pueda reemplazar al profesor que lleva años en el estudio de su materia y en la manera de exponerla ante sus alumnos. Al mejor dotado le son necesarios de cinco a seis años de intensa labor y pensamiento para preparar una cátedra. La ley no opina así y cree que hay que remozar al profesorado. Craso error. Todos hemos sido jóvenes y sabemos bien que en la juventud fuimos aprendices; con mayor razón en una carrera sumamente difícil a la que un profesor se consagra por vida.

Una analogía al paso, que hace pensar sobre la disposición legal que comentamos, sería decir que un teniente podría reemplazar con ventajas de actualización a un general. Como se ve, la legislación ancla por muy mal camino.

Tenemos también entre nosotros muchos profesores que desempeñan sus cargos universitarios con carácter de *interinos* desde hace años. Algunos de ellos fueron designados arbitrariamente por los decanos de las facultades, otros lo fueron por vencer en concursos serios de oposición para un interinato que se prolonga más de la cuenta; en estos casos, la superioridad demuestra una inexplicable negligencia. El interinato prolongado es un estado que perjudica mucho al profesor, por la preocupación e intranquilidad que supone para su dedicación, pues en cualquier momento una de las tantas racionalizaciones administrativas, de nefasta invención, puede dejarlo cesante luego de varios lustros de cátedra.

Como podemos apreciar a esta altura de lo expuesto, nuestra universidad es algo muy diferente de la europea y de lo que cree la gente. Nuestra universidad carece de existencia seria, y continuará así simulando ser lo que no es, hasta el día mismo en que los profesores tengan el *status* de los profesores europeos, inmunes completamente a los vaivenes de la política de partido o de *petit comité* universitario. Pero para que esto ocurra hace falta organización oficial por parte del Estado, único responsable de la salud de sus instituciones.

Se ha pretendido remendar algo el sistema vigente con la designación arbitraria de algunos profesores con dedicación exclusiva a la cátedra. Entendemos que una golondrina no hace verano.

¿Qué puede producir o mejorar un docente con dedicación exclusiva si su equipo de colaboradores de la cátedra no tiene esa misma exclusividad y si, en el caso dado de que alguno también la tuviera, el profesor se halla desprovisto del andamiaje necesario para desarrollar su verdadera labor? Cumple un horario, y nada más. Por otra parte, el proce-

dimiento mencionado no es más que un paliativo ante la opinión pública, lo que no cambia su condición, porque el profesor sigue siendo un ente administrativo no jurídico, carente de toda jerarquía administrativa. Su nuevo empleo está librado al arbitrio de un decano o de un rector, que ni siquiera lo conocen. Como esta nueva práctica no asegura la estabilidad de la función, son muy pocos los que la aceptan, y es tomada, en general, por jóvenes que miran el cargo como un antecedente de valor para futuros cargos docentes. No interesa la dedicación exclusiva en la manera como se la ofrece, pues se ha falseado su verdadero sentido. Se le exige al profesor que dicte un número de horas-clase equivalente al importe del haber fijado, el cual no sobrepasa los 2.000 pesos nuevos. De esta manera se ha pretendido utilizar al máximo al profesor, transformándolo en un hombre hora-clase, lo que es enteramente inaceptable.

Para corregir el estado actual, tan lleno de fallas, vicios y abusos, es necesario, a nuestro juicio, redactar a la brevedad y con profunda conciencia una ley orgánica para el personal docente superior universitario. Esta ley debe inspirarse principalmente en la ley de las fuerzas armadas y en otras similares del extranjero, cuya adaptación, y no su copia, debe estudiarse con un gran sentido patriótico.

Estamos convencidos de que se logrará de esta suerte un éxito notable para nuestras costumbres. La institución del saber será elevada a las más grandes alturas con beneficio para el país entero, pues en pocos años el equipo de hombres que se tendrá, ha de hallarse en condiciones de encarar los más importantes problemas científicos, filosóficos, técnicos, literarios y artísticos que configuran un país civilizado. La ley ha de ser, a no dudar, la base firme, segura, para la consolidación verdadera y real de lo que nuestra sociedad espera de la universidad.

Para terminar, y como ejemplo de una ley orgánica adecuada a sus fines, mencionamos con toda certeza a la ley que rige en la actualidad las tareas docentes de la universidad francesa. Francia, desde antiguo, se ha distinguido por la clarividencia de sus hombres de gobierno en lo que atañe a la legislación de sus instituciones estatales, entre las cuales han prestado especial cuidado a la que se refiere al saber, considerado en aquel país, de refinada sensibilidad intelectual y artística, como la preocupación máxima de su espíritu analista e investigador, integrante importante del progreso mundial en todos los campos del saber.

Cabe recordar las preocupaciones del corso Napoleone Buonaparte al recomendarle a M. Monge, cuando lo nombró director de la *Ecole Polytechnujue* de París, que reorganizara la enseñanza elevando al máximo el nivel de los estudios que allí cumplían los militares de ese país que él tanto amó.

Por todo ello, concluimos diciendo que hace falta querer o amar algo para jerarquizarlo y elevarlo.

El Río de la Plata y Algunos de sus Problemas

Por el capitán de fragata MANUEL GARRIDO

El Río de la Plata posee características muy especiales, entre las que corresponde destacar su gran extensión y su poca profundidad en general; además, junto a sus márgenes están los puertos más importantes del país y los mayores conglomerados urbanos, incluida la ciudad capital de la Nación. Los principales problemas que afectan al Río de la Plata son: la sedimentación y la contaminación. El primero es importante, pues afecta al calado de los buques que deben surcarlo, sobre todo si se tiene en cuenta que el intercambio comercial que se realiza por esa vía supera al 90 % del total. El segundo es importante por ser el Río de la Plata la fuente de provisión de agua de todos los conglomerados ribereños, problema que se complica con el constante y rápido crecimiento de todas esas poblaciones.

El Río de la Plata tiene múltiples facetas, a cual más interesante, que han ciado lugar a una amplia gama de especulaciones, tanto en el orden científico como en el económico.

Nuestro país, de características típicamente insulares, necesita la vía marítima que le permita mantener el sistema de comunicaciones vital para nuestro desarrollo cultural y económico. Su extenso litoral marítimo ofrece escasos refugios naturales para ser utilizados o adaptados como puertos, y los pocos que existen se hallan en posición periférica con respecto al conglomerado de los centros de producción, ubicados (sin contar la Antártida) en la mitad norte de las latitudes que abarca nuestro territorio en la América del Sur.

Considerando, entonces, nuestro litoral con relación a las vías de comunicación hacia el exterior y el interior, vemos que sólo los accesos a la provincia de Buenos Aires y a la capital son aceptables en función de la distancia, hecho que incide esencialmente en los costos de comercialización de los productos, tanto en la importación como en la exportación.

La gran extensión del río, 100.000 km^2, y su escasa profundidad, 5 metros como término medio, lo hacen un accidente geográfico muy particular en todos sus aspectos.

En algunos de ellos, el Río de la Plata muestra un panorama desalentador. El avance del delta, por la acumulación de sedimentos provenientes especialmente del río Paraná, amenaza cada vez más a nuestros puertos.

En los últimos cuatro años hemos presenciado cómo frente a la isla Martín García surgen con vigor sorprendente nuevas islas. Ellas signiíican una acumulación de sedimento del orden de los 50 millones de toneladas de fango, valor que prueba por sí solo la intensidad e importancia de este proceso. Esto confirma, junto con el avance lento pero constante del delta, que el río es joven.

En efecto, los ríos "maduros" son los que tienen el delta en el mar, es decir, aquellos en que esa porción de islas separa las aguas saladas de las dulces. Nuestro río tiene todavía 200 kilómetros de agua dulce desde el delta hasta el mar.

La sedimentación también se verifica en los canales de acceso al puerto de Buenos Aires. En estos momentos, la Secretaría de Estado de Obras Públicas draga anualmente en el canal de acceso al puerto, desde el pontón Intersección hasta la Dársena Norte, 3 millones de toneladas de fango para mantener la mínima profundidad de 30 pies. Este esfuerzo es para mantener —lo reiteramos— la mínima profundidad, no para aumentarla.

Por otra parte, cada día aumenta el número de buques de mayor calado. Al final de la segunda guerra mundial un buque de 28.000 toneladas era considerado de gran porte mientras que hoy, apenas veinticinco años después, hay buques diez veces más grandes, de 300.000 toneladas, que calan 85 pies y se están construyendo buques de 500.000 toneladas que van a llegar a un calado de más de 100 pies.

Esto prueba claramente que el Río de la Plata no es apto para permitir el paso y albergar a esos gigantes, y lo más grave es que sus canales no pueden profundizarse más, debido a la enorme sedimentación que se produce sin cesar en su lecho.

La Secretaría de Estado de Obras Públicas, haciendo un intenso esfuerzo para mantener los 9 metros de profundidad de nuestros canales, vale decir 30 pies, ha llegado a la conclusión de que éste es el límite y que no hay posibilidad de aumentarlo.

El proceso se ve agravado seriamente porque un canal no es un "cajón" que se hace en el fango, sino que sus paredes laterales o soleras tienen un gradiente hacia los bancos que las bordean. Este gradiente se va empinando por los sedimentos que se acumulan en él hasta desmoronarse la solera en el canal. Esto nos da una pauta clara de las limitaciones del más importante puerto argentino.

Por otra parte, los bancos próximos a la isla Martín García limitan el tránsito hacia los puertos de los ríos Paraná y Uruguay, en tanto que éstos mantienen su profundidad merced a la velocidad apreciable de la vena líquida, cosa que no ocurre luego en el Plata, donde al ensancharse rápidamente sus cauces las aguas disminuyen su velocidad, factor óptimo para producir la sedimentación.

Si echamos una mirada retrospectiva, veremos que desde la época colonial se fue intensificando el tráfico marítimo en el Río de la Plata, por su ubicación privilegiada con respecto a la zona de mayor producción del país y por constituir la entrada y salida más accesible, dada su situación en el extremo septentrional de nuestro litoral marítimo. Por

ser la vía más próxima a los lugares de destino, la más económica y la más cómoda, llegó a concentrar casi todo el volumen del comercio exterior.

Buenos Aires y la Ensenada fueron creciendo en sus instalaciones acorde con estas necesidades en la ribera sur, mientras que Montevideo lo hacía en la ribera norte.

En 1855 esa actividad comercial se extiende por el Paraná hacia la ciudad de Rosario y en 1860 se encara la construcción de los primeros muelles designándose a Rosario Aduana y Puerto de Importación. La barra de San Pedro y algunos bancos de arena próximos a la isla Martín García, permiten el acceso a Rosario de buques de solamente 24 pies de calado.

La primera guerra mundial trae consigo un notable progreso en la construcción y porte de los buques, y así es como se alcanzan las 10.000 toneladas en los cargueros; ello trae como consecuencia que su calado ascienda a 28 ó 29 pies, lo cual obliga a dragar los canales de acceso al puerto de Buenos Aires a 30 pies con respecto al cero y acarrea las primeras serias dificultades para el acceso y salida de tales buques a los ríos Paraná y Uruguay, los que se ven obligados a alijar antes de entrar, o salir de aquellos ríos y sus puertos sin completar la carga, operación que deben realizar en Buenos Aires o en puertos de nuestro litoral marítimo. Se crea así el problema del alije de buques en proximidades de La Plata y se espera para poder cruzar con buena marea la barra próxima a la isla Martín García.

Con el correr de los años, la segunda guerra mundial y sus secuelas producen una verdadera revolución técnica y se ve crecer fabulosamente el tamaño de los buques, que en nuestros días han llegado a 400 metros de eslora y con mangas superiores a los 60 metros. En tanto, el Río de la Plata sigue con 30 pies de profundidad en su acceso.

Esto nos obliga a continuar en la actualidad alijando buques que traen combustibles o minerales, lo cual significa una gran erogación de divisas por el simple hecho de hacerlo frente a La Plata o fuera del río.

En la actualidad, el país gasta unos 17 millones de dólares anuales en esta tarea. El trasbordo de materias primas y otros materiales para los altos hornos de San Nicolás cuesta 3 dólares la tonelada, mientras que el transporte de trigo desde Canadá a Buenos Aires importa al país en flete la cantidad de 7 dólares por tonelada. Vemos así la enorme desproporción de costos que hay para recorrer un corto trecho por una parte y la distancia que va desde Canadá hasta Buenos Aires por la otra, y todo esto va en detrimento de la economía y el progreso del país.

Así, pues, en la actualidad un buque grande que trae combustible debe alijar una parte considerable de su carga antes de entrar inclusive al río propiamente dicho, porque ya ni los canales ni los puertos admiten su calado en carga completa.

Por otra parte, el acceso a los puertos del río Paraná se sigue haciendo por canales que dan un enorme rodeo representado, como puede verse en una carta náutica, por el canal que corre muy cerca de la costa uruguaya, lo cual cuadruplica, en definitiva, la distancia entre Buenos Aires y Zárate, por ejemplo, en comparación con futuros canales más cercanos a la costa argentina.

En efecto, la compañía inglesa Hallcrow ha realizado un estudio y en su informe prueba que se puede construir un canal que saliendo de la bifurcación del canal de acceso a Buenos Aires (km 9,5) y entrando por el Paraná de las Palmas, determina un ahorro en recorrido de 170 kilómetros para ir a los puertos del río Paraná. Una vez más volvemos a poner aquí atención al problema de la sedimentación que va a tener ese nuevo canal por construirse, que será de unas 1.700.000 toneladas anuales, cantidad que deberá ser dragada para mantener una profundad de 30 pies.

Todo lo dicho muestra a las claras que la Nación se encuentra frente a una alternativa de hierro: o se construye un nuevo puerto en aguas profundas, con toda su infraestructura, o perdemos mercados; nuestras importaciones y exportaciones costarán cada día más y no podremos competir con países que, por su posición geográfica, están más cerca de nuestros centros de aprovisionamiento y venta: Europa, Estados Unidos y posiblemente Japón, lo que hará que la economía argentina se vaya deteriorando cada vez más.

Digamos, ante todo, que el 80 por ciento de los productos que se transportan a granel (petróleo, minerales, granos, carbón, etc.) utilizan el buque como medio. Esto es comprensible, pues no hay punto de comparación en el valor del flete —para largas distancias— entre el buque y los demás medios de transporte.

A esto cabe agregar que el porte del navío es factor preponderante para la disminución del flete. Si ponemos como ejemplo un transporte por mar a 7.000 millas de distancia, que es la que nos separa de nuestros principales clientes europeos, y asignamos el valor 1 en concepto de flete por el transporte en buques de 10.000 toneladas, vemos que el flete pasa poco más o menos a 0,80 si el buque es de 20.000 toneladas, a 0,60 para los de 30.000 toneladas, 0,50 para los de 40.000, 0,40 para los de 70.000 toneladas, etc.

Esta disminución progresiva de los fletes con el aumento del porte del carguero, justifica la urgencia de construir un puerto en aguas profundas, para que pueda albergar barcos de gran porte y calado. El

flete representa una parte importante del costo final de los productos que se exportan o importan y nuestra posición periférica e insular justifica plenamente la necesidad de construir tal puerto fuera de la zona de nuestro tradicional puerto de Buenos Aires. Ese futuro puerto en aguas profundas no podra estar muy alejado del gran centro económico argentino: la pampa húmeda y sus alrededores.

Por tal motivo será necesario buscar con atención en toda la provincia de Buenos Aires la zona más apta para construir allí el puerto de aguas profundas que necesita el país. En efecto, quedan sólo dos grandes puntos: uno en San Clemente del Tuyú y sus alrededores, y el otro en la ría de Bahía Blanca.

La Secretaría de Estado de Obras Públicas trabaja intensamente para llevar el canal de acceso al puerto de Bahía Blanca a 30 pies al cero, lo cual permitirá que con la marea puedan entrar en aquel puerto buques de hasta 40 pies de calado. Ese hecho muestra la ventaja que lleva ya el puerto de Bahía Blanca al de la capital, en lo que se refiere a la posibilidad de acceso.

Otro aspecto muy importante digno de destacar es que por su posición central en la parte más rica del país y por la atracción que ejerce sobre la población del interior, las orillas del Río de la Plata son las riberas más densamente pobladas del hemisferio sur, reuniendo un caudal humano que se aproxima a los 10 millones de personas.

Este conglomerado humano utiliza las aguas del Río de la Plata para sus necesidades de supervivencia, es decir, hay 10 millones de seres que beben diariamente las aguas del Río de la Plata. Desgraciadamente, vemos que por falta de medidas sanitarias y preventivas las aguas del río contienen cada día más elementos nocivos y de contaminación. Los estudios llevados a cabo recientemente, que continúan en la actualidad, revelan, por ejemplo, que frente al Riachuelo, a unos seiscientos metros de la desembocadura, se han obtenido muestras de agua que contenían hasta mil millones de bacterias coli en un litro. Estas bacterias son las que proliferan en los pozos negros. Por tal motivo en las playas de Saint Tropez, en las orillas del Plata, hay carteles que prohíben beber esa agua en estado natural.

El Instituto de Ingeniería Sanitaria, a cargo de los estudios de contaminación de las aguas, presentará dentro de muy poco tiempo un informe que servirá de recomendación a los poderes públicos para que se tomen medidas preventivas sobre este aspecto que atenta contra la salud de la quinta ciudad más populosa del mundo.

Ya no bastará que la ciudad de Buenos Aires y los municipios de sus alrededores tomen medidas de procesamiento de las aguas, sino que será necesario hacer lo propio con toda la zona que bañan los ríos Paraná y Uruguay, y también con el conglomerado humano e industrial

que utiliza esos ríos en la zona del Brasil y el Uruguay (de San Pablo al sur, donde hay gran número de poblaciones que aproximadamente suman 30 millones de habitantes).

La ciudad de Nueva York posee un sistema de procesamiento de aguas con una eficiencia tal que después de 48 horas las aguas servidas pueden volver nuevamente a los tanques de los rascacielos. Gran número de piletas para decantación hacen que el agua se purifique de acuerdo con métodos modernos, y en las últimas etapas hay enormes recipientes de agua, utilizados inclusive como piletas de natación para esparcimiento.

Otro aspecto de nuestro río, que obliga a pensar, es la cantidad de agua dulce que se desperdicia y va al mar. Cada habitante de los centros urbanos, necesita para vivir 800 litros diarios de agua. Una ciudad como Buenos Aires y sus alrededores, con 9 millones de habitantes, necesita unos 27.000 litros de agua por segundo para cubrir las necesidades de su población. Comparativamente, el Río de la Plata descarga en el mar 22 *millones* de litros de agua por segundo.

Si pudiéramos guardar en un recipiente la cantidad de agua que el río arroja al mar en un día, esa cantidad sería suficiente para cubrir las necesidades de toda la población de la República Argentina durante un año.

Vemos que mientras el mundo se debate ante el hambre, las enfermedades y ahora también ante la sed, nuestro país tiene aún la dicha de poder echar al mar 22 millones de litros de agua dulce por segundo.

Los tres problemas enunciados: la sedimentación en el río y el progreso del delta hacia el mar, la contaminación cada vez mayor de las aguas que bebemos y la cantidad de agua dulce que dejamos escapar gratuitamente al mar todos los días, invitan a nuestra generación a aceptar el desafío.

Si no lo hacemos, algún día nuestros hijos nos pedirán cuenta por no haber tomado las medidas necesarias para encarar la construcción de un gran puerto de aguas profundas para resolver el problema, cada vez mayor, de la entrada de buques de gran calado.

Se nos preguntará además la causa por la cual no encaramos el problema del tratamiento de las aguas servidas con todos los sistemas químicos y biológicos posibles, a fin de resolver el inconveniente y el peligro de la contaminación; también deberemos contestar por qué mientras el mundo se debatía en la sed, seguíamos ciándonos el lujo de desperdiciar 22.000 toneladas de agua dulce por segundo. No tendremos argumentos para defendernos cuando se nos reproche que hemos vivido de espaldas al río, de espaldas al mar, de espaldas a nuestra cordillera y a espaldas de nuestra Patagonia. Y será muy triste para nosotros aceptar que la sequía en nuestros campos la hemos resuelto con créditos bancarios y no simplemente con agua.

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

Gloría, Tragedia y Compensación

Por el capitán de navío LAURIO H. DESTÉFANI

Dos bravos marinos de la Real Armada Española, el brigadier Juan Gutiérrez de la Concha y el capitán de fragata José de Córdoba y Rojas, se destacaron en la época colonial y especialmente en las invasiones inglesas. El segundo, a su vez, es el llamado "general Córdoba", que mandó las fuerzas españolas en Cotagaita, nuestra primera derrota, y en Suipacha, nuestra primera victoria.

La gloria obtenida en sus carreras terminó en tragedia, pues ambos fueron fusilados por los revolucionarios de Mayo.

Como una compensación del destino, cuatro de sus hijos, dos de cada uno, desarrollan extraordinarias carreras en España, llegando a los máximos grados y honores militares. Tres de ellos eran nacidos en nuestra tierra.

Esta es, pues, la historia de dos bravos marinos de nuestra colonia, cuyos hijos, nacidos aun a su pesar en nuestra tierra, lograron triunfar en la patria de sus mayores.

Al producirse la Revolución de Mayo y la cadena de movimientos análogos que sacudieron las posesiones de España en América, se hizo muy crítica la situación de sus autoridades políticas y militares.

Algunos funcionarios oficiales que habían prestado destacados servicios durante el período colonial y que vivían existencias bastante ordenadas y tranquilas, sufrieron un fuerte sacudón y se vieron enfrentados con vicisitudes, a veces terribles, que no pudieron dominar con los medios a su alcance. El resultado final fue, en ocasiones, la muerte, otras veces prisiones, persecuciones o una capitulación.

Dos de los marinos más distinguidos del Virreinato del Río de la Plata que tuvieron fin trágico fueron el brigadier de marina Juan Gutiérrez de la Concha y el capitán de fragata José de Córdoba y Rojas.

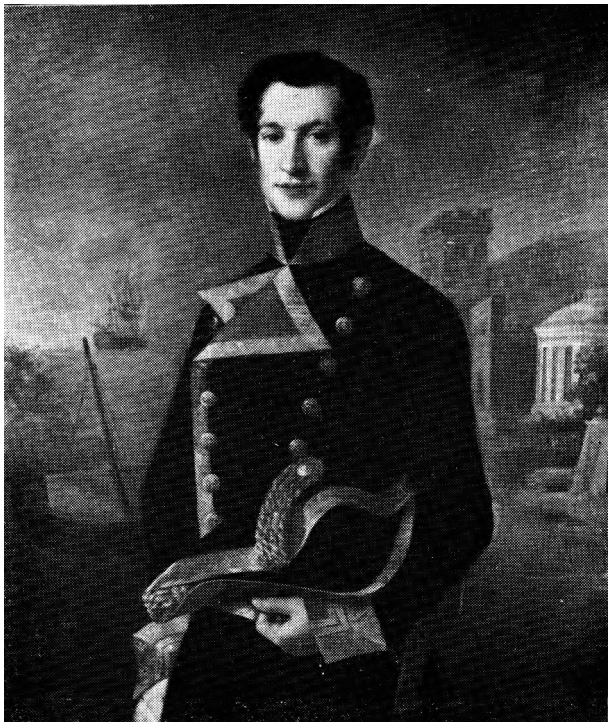
Como una especie de compensación de la Providencia, sus hijos, casi todos nacidos en nuestro territorio, huérfanos desde temprana edad, viajaron a España, realizaron brillantes carreras militares y alcanzaron los más altos honores otorgados a la nobleza.

Pero veamos con más extensión esta historia, que hemos titulado *Gloria*, *tragedia y compensación* siguiendo el ritmo del destino de sus protagonistas.

Durante la primera invasión inglesa a Buenos Aires, en 1806, el capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha y el teniente de fragata José de Córdoba y Rojas prestaban servicios en el apostadero de Montevideo.

El primero[1] tenía en su haber destacados servicios en la Real Armada, e incluso había formado parte de la oficialidad de Malaspina en el famoso viaje cultural, científico y artístico de 1789-1794 con las corbetas «Descubierta» y «Atrevida».

Cuando la expedición regresó de Montevideo a Cádiz para terminar su viaje, que había abarcado las costas americanas y el Pacífico, Gutiérrez de la Concha quedó encargado de relevar la zona del golfo de San



Capitán de fragata José de Córdoba y Rojas. (óleo del Museo Naval de Madrid.)

Jorge, en la Patagonia. Esta empresa, difícil para la frágil embarcación con que contó, la realizó con competencia, durante 1795. Luego siguió prestando servicios en el Real Apostadero de Montevideo y en el Río de la Plata.

Hacia 1801 nuestro marino sucumbió a los encantos de una porteña de prestigiosa familia, Rosa Quintana de Aoiz; pero pronto quedó infortunadamente viudo. Hacia 1805, cuando se aproximaban dramáticos acontecimientos, reincidió en el matrimonio con otra hija de Buenos Aires: Dª Petronila Irigoyen [2].

Capaz, buen profesional, de agradable presencia, con una carrera promisoria y muy ligado a la vida colonial rioplatense, la primera invasión inglesa iba a sacudir el sosiego de la vida pueblerina del marino español.

Don José de Córdoba y Rojas, joven oficial, había realizado una carrera distinguida, no exenta de algún servicio de real mérito. De su foja de sen icios resalta sin embargo que hasta entonces había contado con destinos agradables y algunas licencias especiales, debidas al prestigio y altas amistades de su familia.

En efecto, descendía nada menos que de aquel "gran Capitán" don Gonzalo Fernández de Córdoba, que asombró a Italia con sus hazañas, derrotando a las tropas de Carlos VIII y Luis XII, reyes de Francia.

Tenía también estrecho parentesco con Luis de Córdoba y Córdoba, ilustre almirante que mandó la flota combinada de España y Francia en su lucha contra Inglaterra.

El progenitor de don José, de su mismo nombre, también había realizado una brillante carrera en la Real Armada, donde alcanzó el grado de teniente general; pero en la guerra su tama se eclipsó con la grave derrota de San Vicente, el 14 de febrero de 1797, que le ocasionó Ja escuadra inglesa de Lord Jervis y su genial subordinado Nelson.

En 1796, después de románticas alternativas y de vencer una enconada resistencia de su propio padre, el joven marino había contraído enlace con María de la Paz Valcárcel, hija de un almirante español.

En 1803 el ya teniente de fragata Córdoba y Rojas fue destinado al Río de la Plata, donde sirvió como comandante de la goleta «Paz». Su actuación en persecución del contrabando tuvo algunos tropiezos; pero merecía muy buen concepto profesional por parte del jete del apostadero de Montevideo. Por otra parte, su familia aumentaba con nuevos vastagos nacidos en el Río de la Plata.

Al producirse la primera invasión inglesa, la actuación de estos dos marinos fue sobresaliente y valerosa.

Cuando el capitán de navío Santiago de Liniers llegó a Montevideo en julio de 1806, para solicitar tropas a fin de reconquistar Buenos Aires, se encontró con que las marinos del apostadero ya habían resuelto lo mismo y sólo necesitaban un jefe decidido y valiente que los condujera. Liniers, con ascensos ganados en heroicas acciones, era el hombre indicado para llevarlos a la victoria.

José de Córdoba y Rojas fue uno de los primeros en proponer la formación de una fuerza reconquistadora, y Juan Gutiérrez de la Concha lo apoyó decididamente.

La fuerza de Liniers, que desembarcó en Las Conchas el 4 de agosto de 1806, estaba principalmente dirigida y comandada por oficiales de la Real Armada. En efecto, además del jefe de la expedición, fue reconocido como "segundo" el capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, y como "mayor general", es decir, jefe de Estado Mayor, el teniente de fragata Córdoba y Rojas. Por otra parte, los oficiales de la Real Armada, sus marineros, corsarios y marinos mercantes formaron un batallón que constituía la cuarta parte de los efectivos disciplinados de la empresa.

Emprendida la gloriosa marcha reconquistadora, ésta culminó, como sabemos, con la liberación de Buenos Aires y la rendición del enemigo inglés.

Casi todos los oficiales que intervinieron en las gloriosas jornadas fueron ascendidos por el rey de España. Liniers al grado de brigadier

de marina, Gutiérrez de la Concha a capitán de navío, y José de Córdoba y Rojas a teniente de navío.

Al año siguiente, los ingleses desembarcaron con efectivos mucho más numerosos y el 5 de julio de 1807 desataron un ataque general contra Buenos Aires, que pese a algunos éxitos parciales fue totalmente rechazado.

Gutiérrez de la Concha, al frente del batallón de Marina, peleó heroicamente en la plaza de Toros contra número doble de ingleses. Allí, en un intento de salida, fue hecho prisionero y su segundo Michelena rindió la plaza al quedarse sin municiones[4].

En cuanto a José de Córdoba y Rojas, se desempeñó en forma valiente y distinguida; como ayudante del mismo Liniers se vio en pleno foco de lucha. Otros dos ayudantes del general fueron muertos mientras cumplían órdenes. En un momento dado, Córdoba es comisionado por su jefe para atacar una casa donde había varios ingleses alojados. La ataca con artillería y la ocupa con pérdida de siete de sus hombres, que mueren a su lado.

En otra acción ataca con un cañón "de a 18" al convento de Santo Domingo, ocupado por los enemigos. También ataca con artillería costera a embarcaciones inglesas que hostilizaban la plaza. Finalmente, la noche anterior al ataque general de los británicos, llevó un mensaje de Liniers a Gutiérrez de la Concha en su posición del Retiro, para alertarlo del inminente ataque inglés.

A raíz de estas acciones Gutiérrez de la Concha fue ascendido a brigadier de marina y pasó a ocupar la gobernación de Córdoba del Tucumán. Mientras desempeñaba el alto cargo nacieron, en la misma ciudad de Córdoba, sus hijos Manuel, en 1808, y José al año siguiente.

En cuanto a Córdoba y Rojas, también fue ascendido, esta vez al grado de capitán de fragata, y siguió prestando servicios en el Río de la Plata y aumentando su familia, de manera que el 2 de septiembre de 1809 nacía en Buenos Aires su octavo hijo: Fernando.

Ese mismo año el mariscal Vicente Nieto fue enviado por el virrey Cisneros a pacificar el Alto Perú. Allí se había dado el grito de rebelión y las figuras de Murillo, Alvarez de Arenales y otros se alzaban por la libertad.

Antes de partir de Buenos Aires, el mariscal, bastante anciano, solicitó un oficial de confianza para que lo secundase, siendo designado el capitán de fragata Córdoba, que fue nombrado "mayor general" (jefe de Estado Mayor) de la fuerza expedicionaria. En realidad, fue el conductor de la misma.

Las tropas de Buenos Aires llegaron al Alto Perú cuando la suble-

vación había sido sofocada, y poco después estalló el movimiento revolucionario en Buenos Aires.

No nos extenderemos en los episodios iniciales de la revolución, que terminaron con el fusilamiento de Cabeza de Tigre. La ejecución de Liniers, Gutiérrez de la Concha y sus compañeros, creemos que fue necesaria dado el alto prestigio del "héroe de las invasiones inglesas"; pero no dejó de ser dolorosa y resistida, aun por el coronel Ortiz de Ocampo, que debido a esto fue relevado de su cargo.

Gutiérrez de la Concha murió junto a Liniers, su compañero, camarada de profesión y amigo personal de toda su existencia, y su viuda, Dª Petronila Irigoyen, quedó con hijos de corta edad.

A su vez, las tropas patriotas siguieron su avance hacia el Norte, sufriendo su vanguardia un primer contraste en Cotagaita, el 27 de octubre de 1810, pero logrando luego el brillante triunfo de Suipacha, el 7 de noviembre de ese mismo año.

En toda nuestra historia se dice que el jefe español de estas dos acciones era el "general Córdoba". En realidad era el capitán de fragata Córdoba, que era a su vez mayor general (jefe de Estado Mayor) del mariscal Nieto.

De modo que el "general Córdoba", vencedor de Cotagaita y vencido en Suipacha, no era otro que el oficial de la Real Armada, de tan destacada actuación en las invasiones inglesas.

Después de Suipacha, los principales jefes españoles fueron tomados prisioneros y el mariscal Nieto, el gobernador intendente Paula Sanz y fosé de Córdoba y Rojas fueron fusilados el 15 de diciembre de 1810 en la plaza de Potosí. La Revolución seguía su política de mano dura, en un momento en que necesitaba consolidarse.

Como se ha dicho de Liniers, se podría decir de Gutiérrez de la Concha y de (osé de Córdoba y Rojas: los últimos héroes de la patria vieja fueron los primeros mártires de la patria nueva.

Doña María de la Paz Valcárcel de Córdoba quedó en Buenos Aires con sus hijos, en un ambiente hostil para todo español, hasta que al fin pudo trasladarse a la península donde su marido, lógicamente, era considerado un héroe y mártir [5].

Los hijos de Gutiérrez de la Concha y de Córdoba y Rojas fueron educados en España y varios de los varones siguieron la carrera de las armas.

Y aquí podríamos decir que el destino reservaba una compensación para estos infortunados oficiales y para sus sufridas esposas. Sus hijos, la mayoría de los cuales habían nacido en nuestro país, alcanzaron el poder y la gloria, o al menos triunfaron totalmente en sus carreras.

Nos ocuparemos primeramente de Luis Fernández de Córdoba y Valcárcel[6] que si bien nacido en isla de León, Cádiz, España, pasó su niñez en Buenos Aires desde los cinco hasta los once años. Su carena de militar y diplomático fue sobresaliente, alcanzando en ambas los más altos grados y honores.

Como hombre de armas se destacó desde joven y a los 31 años era general. Participó luego en la primera guerra carlista española apoyando a la reina María Cristina y obtuvo sus ascensos a mariscal de campo y a teniente general.

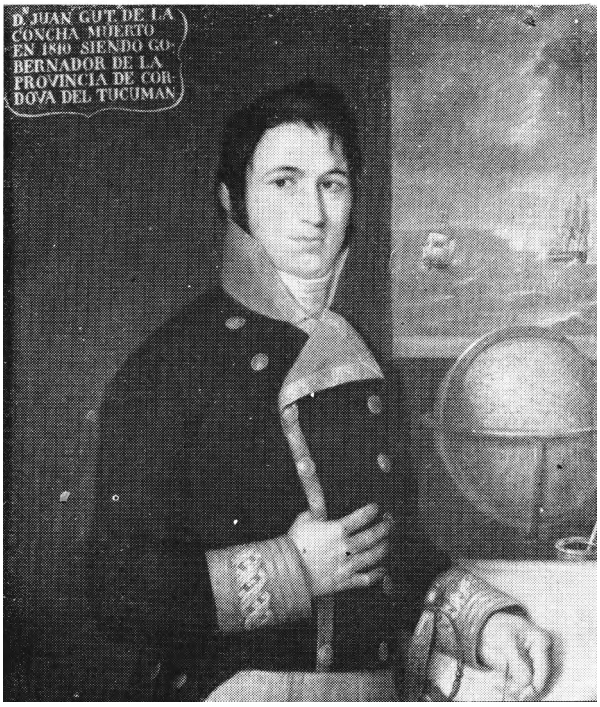
En septiembre de 1835 fue nombrado virrey y capitán general de Navarra y jefe del Ejército del Norte, de donde fue relevado en 1836. Luchó, venció, y fue vencido, por el famoso caudillo carlista Zumalacárregui.

Acusado de malversación de fondos, se refugió en Francia, de donde regresó en 1838, después de haber publicado una memoria justificativa de su actuación.

Como diplomático había representado a su país en París y en Copenhague. En 1829 fue ministro plenipotenciario en Berlín y luego embajador de España en Lisboa.

Falleció en esta última ciudad en 1840, a los 42 años de edad.

Fernando Fernández de Córdoba, nacido en Buenos Aires en 1809, hermano del anterior e hijo postumo del capitán de fragata José de



Juan Gutiérrez de la Concha, brigadier de marina de la Real Armada. (Óleo del Museo Naval de Madrid.)

Córdoba y Rojas, realizó una carrera aún más brillante y de las más destacadas de su época.

Su actuación militar es realmente excepcional. Participó en ambas guerras carlistas y ya era brigadier (general de brigada) en 1843 y teniente general en 1817. Fue tres veces capitán general de Castilla la Nueva; cuatro veces director general de infantería. También lo fue en artillería.

En 1849 fue el comandante en jefe del cuerpo expedicionario español que fue a socorrer al Papa Pío IX.

Alcanzó a ocupar el más alto puesto del gobierno español: presidente del Consejo de Ministros, en 1854. También ocupó la cartera de ministro de Guerra cuatro veces y una la de ministro de Marina.

Como es lógico, por su relevante actuación poseía las más importantes condecoraciones, entre ellas las Grandes Cruces de Isabel la Católica, Carlos III, San Fernando, etc., y varias extranjeras. Por su brillante actuación en uno de los combates de la guerra carlista recibió el título de Marqués de Mendigorría.

Como si todo lo anterior fuera poco, este "criollo de Buenos Aires" tenía condiciones literarias y escribía para "La Ilustración Española y Americana".

Le dieron celebridad también sus *Memorias íntimas* y nos duele reproducir el lógico rencor que aún conservaba contra la tierra que lo vio nacer y donde su progenitor encontró trágica muerte.

En una de sus páginas iniciales, después de referir la llegada de su padre al Río de la Plata, dice textualmente: "Mi nacimiento, así como el de otros de mis hermanos en América, fue, pues, debido a estas fortuitas circunstancias, puesto que mis padres eran de origen y antiguo abolengo español, peninsular, y naturales de Cádiz y de la isla de San Fernando. Empeño tengo en consignar que, aunque nacido en América, no circula por mis venas sangre de raza criolla", de aquella raza que, en pugna con la Madre Patria, separóse entonces de la metrópoli, aumentando "los conflictos y desventuras que ya producían en la península la inicua invasión francesa de 1808 y la gloriosa epopeya de nuestra independencia".

Son éstas también palabras que pintan el menosprecio por el elemento criollo americano, que aún imperaba en los peninsulares nobles.

Pero, aunque no lo haya querido el orgulloso descendiente de los Fernández de Córdoba, sus primeros alientos fueron de aire porteño; con seguridad lo amamantó un ama criolla y los mismos criollos que él despreció lucharon brazo a brazo con los hispanos en la heroica contienda con el inglés.



Monumento al Marqués del Duero, Paseo de la Castellana, Madrid. Al fondo, la Embajada de la República Argentina.

A pesar de que la carrera de los Fernández de Córdoba fue tan sobresaliente, fue superior aún la de los hijos de Juan Gutiérrez de la Concha, más nuestros, también, por ser su madre una porteña.

José Gutiérrez de la Concha, nacido en nuestra Córdoba en 1809, actuó en las guerras carlistas. En 1840 era coronel, brigadier en 1843, mariscal de campo en 1844, teniente general en 1846 y capitán general en 1868.

Tuvo numerosos e importantes cargos políticos y militares.

Actuó en la guerra contra Portugal, ocupando Oporto; también en Cuba, de la que fue tres veces capitán general. Asimismo, fue capitán general de los países vascongados, inspector general de caballería, director general de artillería, ministro de Guerra. Fue sin duda una figura militar y política de primer orden.

Los títulos y condecoraciones premiaron continuadamente sus éxitos. Era Grande de España; marqués de La Habana; vizconde de Cuba; caballero de la Orden de Santiago. Poseía varias cruces de San Fernando, todas las de San Flermenegildo y la Gran Cruz de la Legión de Honor.

Siendo presidente del Senado falleció en 1895.

En cuanto a su hermano Manuel, un año mayor, nacido en nuestra Córdoba en 1808, digamos que su carrera fue más extraordinaria, aunque parezca casi imposible, que las tres anteriores que hemos reseñado.

Manuel Gutiérrez de la Concha era, en 1843, inspector general de heroicos de la guerra carlista, donde abundaron los actos de valor y sacrificio.

La relación de sus acciones es un muestrario de épicas y arrojadas acciones jalonadas de éxitos.

Durante la primera guerra carlista ya mostró como oficial sus condiciones. En 1837, siendo comandante de caballería de la guardia de Isabel II, obtuvo una cruz de primera clase de San Fernando, fondo rojo, por atacar fuerzas muy superiores.

Aclaremos, antes de seguir nuestro relato, que la condecoración de San Fernando es de muy difícil obtención y se necesita probar el heroísmo, ya sea por el número de bajas propias sufridas, que debe ser por lo menos y en algunos casos del 50 %, o por la desproporción con el poderío adversario. También se debe probar el acto heroico en un juicio llamado "de contradicción".

Manuel Gutiérrez de la Concha era, en 1843, inspector general de infantería y poco después capitán general de Cataluña. Ya poseía por entonces la condecoración laureada de San Fernando, por tomar un reducto, y otra de tercera clase por la acción de Arroniz, con heroico valor, adelantándose a la fuerza de su mando, con la bandera de los cuerpos y arrollando a los carlistas.

Y siguieron los honores y cargos de importancia: capitán general de Castilla la Vieja, luego de Cataluña y, en 1874, general en jete del Ejército del Norte en la segunda guerra carlista.

Tenía todas las cruces y grados de la condecoración de San Fernando; pero la última Gran Cruz la conquistó en la acción de Monte Muno, el 27 de febrero de 1874, en que murió gloriosamente, como correspondía a su vida, cargando al frente de sus hombres, solo y para dar el ejemplo.

Era Grande de España, marqués del Duero (título por el que es más conocido), marqués de Revilla y Cancelada, etc.

En el ejército alcanzó ya desde 1849 el grado máximo de capitán general, y hoy su estatua ecuestre se levanta frente a la embajada de la Argentina en Madrid.

Estas cuatro extraordinarias vidas de militares españoles, tres de los cuales nacieron en nuestro país, son sin duda un final digno de las heroicas y trágicas carreras empezadas por sus mayores.

Los hermanos Gutiérrez de la Concha ya habían cambiado, junto con los tiempos, las viejas ideas y reconocían la pujanza de su nación de origen. Prueba de ello es que recomendaron a Clodomiro Urtubey, subteniente de la Armada Argentina, para que fuera el primer hispanoame-

ricano que cursara el Colegio Naval español después de la guerra de la Independencia.

En su infancia cordobesa habían conocido al padre del más tarde fundador de la Escuela Naval Militar argentina.

Cuando el subteniente Urtubey visitó a don José Gutiérrez de la Concha en La Habana para agradecerle su influencia, se dice que le contestó que así como su padre había enseñado en la colonia, él debía enseñar en la época independiente.

Las viejas heridas se iban cerrando y los laureados generales, nacidos en Córdoba, no se avergonzaban ya de su origen criollo.

Ésta es la extraordinaria historia de los distinguidos marinos españoles y de sus hijos nacidos en América, que fueron cuatro de los más lamosos generales de las guerras carlistas.

BIBLIOGRAFÍA

1) *Galería biográfica de generales de marina, jefes y personajes notables de la misma corporación (1700-1868),* por el vicealmirante FRANCISCO DI PAULA PAVÍA. Madrid, 1873/74, 4 tomos.

2) *Marinos ilustres de la provincia de Santander,* por JOSÉ ANTORNO y ALFRFDO DEL Río. Santander, Imprenta y Litografía de M. Martínez, 1881.

3) *Biografías sudamericanas,* por JACINTO R. YABEN. (Biografía de Juan Gutiérrez de la Concha.)

4) *Comodoro Clodomiro Urtubey,* por el capitán de fragata LAURIO H. DESTÉFANI y el profesor V. MARIO QUARTARUOLO. Ed. Busnelli, Buenos Aires, 1967.

5) *Primera guerra carlista.* Temas Españoles, N° 110; por SANTIAGO GALINDO HERRERO. Ed. Publicaciones Españolas, Madrid, 1959.

6) *Segimda guerra carlista,* Temas Españoles, N° 111; por SANTIAGO GALINDO HERRF.RO. Ed. Publicaciones Españolas, Madrid, 1959.

7) *Diccionario de historia de España.* "Revista de Occidente", 2 tomos, Madrid, 1952.

8) *Icono-biografía del generalato español,* por el general de división ADOLFO CARRASCO Y SÁYZ. Madrid, 1901.

9) *La Orden de San Fernando,* por CELESTINO REY JOLY. "Revista Hispanomericana de Ciencias y Artes", Cádiz, 1946.

10) *Mis memorias intimas,* por el teniente general FERNANDO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Marqués de Mendigorría. Ed. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1886.

— Y documentos personales, expedientes de limpieza *y* fojas de servicio de Juan Gutiérrez de la Concha y José de Córdoba y Rojas, cuyos originales están en al archivo de don Alvaro de Bazán, Viso del Marqués, Ciudad Real, España, y en el Museo Naval de Madrid.

N O T A S

[1] Don Juan Gutiérrez de la Concha era nacido el 3 de octubre de 1760 en Esles, del partido de Villa Cañedo, provincia de Santander, España.

[2] Doña Petronila era hermana de don Matías Irigoyen, porteño, oficial de la Real Armada Española, que luego en las filas patriotas alcanzó el generalato y comandó nuestra Armada.

[3] Nació en la isla de León (Cádiz), el 6 de abril de 1774.

[4] Historiadores argentinos, entre ellos el deán Funes y también Domingo Matheu, en su autobiografía, cegados por la pasión de su época, tratan poco menos que de cobarde a Juan Gutiérrez de la Concha. Saavedra, más ecuánime, dice que la Plaza de Toros se rindió después de una muy honrosa resistencia.

Los ingleses eran el doble que los marinos y otros pequeños grupos que defendían la plaza y fue ése uno de los lugares donde más pérdidas sufrieron. Después de tres horas de resistencia y sin municiones, recién se rindió Michelena. Gutiérrez de la Concha intentó hacer una salida para reunirse con Liniers; pero sólo pudo hacerlo el capitán de Gallegos Adrián Varela, que sorprendió al enemigo con un grupo de su gente. Al intentar salir el segundo grupo, al mando de Gutiérrez de la Concha, sufrió severas pérdidas y el jefe naval, junto con uno de sus oficiales y cinco de sus hombres, se vio obligado a rendirse. El tercer grupo lo encabezaba el teniente de navío Cándido de Lasala (porteño), que cayó muerto a los pocos pasos de la plaza. Sólo las cifras de bajas sufridas por los defensores: 100 muertos y 145 heridos, demostrarían lo heroico de la defensa, ante un enemigo más veterano, mejor pertrechado y doble en número.

[5] El mariscal Vicente Nieto tenía una gran opinión de Córdoba. Así, en oficio elevado a don Antonio Escaño, regente del Reino, el 10 de enero de 1810, le decía que su comportamiento había sido extraordinario y terminaba agregando que sus méritos "lo hacen, en mi concepto, acreedor al premio de un ascenso, no sólo en un grado sino en dos". (Papeles y fojas de servicios de don José de Córdoba y Rojas, Archivo de don Alvaro de Bazán, Viso del Marqués, Ciudad Real, España. Copia fotográfica existente en el Departamento de Estudios Históricos Navales.)

[6] Los hijos de José de Córdoba y Rojas adoptaron en España el apellido completo de la familia, Fernández de Córdoba.

Escuela de Pesca:
Una Realidad Nacional

Por el teniente de navío
JORGE A. MORALES



A través del artículo "De la Enseñanza Piscatoria", publicado en el número 683, los lectores del Boletín del Centro Naval tuvieron la oportunidad de enterarse, por medio de una escueta referencia, de que en el país existe una escuela de pesca. Es nuestra intención ampliar dicho tema.

Sede del Instituto

Desde el 17 de mayo de 1961 hasta la fecha, la Escuela de Pesca Argentina funcionó primero en un precario local y más tarde en un moderno edificio, ambos ubicados en el mismo lugar, vale decir, en la intersección de las calles Acha y 12 de Octubre del puerto de Mar del Plata. El actual establecimiento —inaugurado el 10 de abril de 1967— consta de planta baja y tres pisos, con locales para dirección, regencia, biblioteca, preceptoría, secretaría, laboratorios, taller y salón de actos; el Instituto cuenta asimismo con la goleta «Gamma» vieja embarcación destinada a la realización, por parte de los alumnos, de prácticas náuticas y pesqueras en el mar.

Principales antecedentes

1. El 4 de mayo de 1961 y por Resolución Ministerial N° 1709/61 fue creada la Escuela de Pesca y Arte Naval.
2. El 17 de mayo de 1961, por rara coincidencia el Día de la Armada, inició sus actividades.
3. En marzo de 1963 la Escuela de Pesca y Arte Naval pasa a denominarse Escuela de Náutica y Pesca.
4. Por Resolución Ministerial N° 423/63 se creó el organismo Instituto Tecnológico Pesquero "Cte. Luis Piedra Buena", del cual pasó a depender la Escuela de Náutica y Pesca junto con la

Escuela Técnica Industrial Pesquera y la Escuela Técnica Comercial Pesquera.

5. El 25 de abril de 1966 la entonces Prefectura Nacional Marítima reconoció oficialmente a la Escuela de Náutica y Pesca como escuela de formación y capacitación para el personal de la Marina Mercante, según Ordenanza Marítima N° 18/66.
6. El 10 de abril de 1967 y por Resolución Ministerial 549/66 la Armada Nacional, por intermedio del Comando de la Base Naval Mar del Plata, apadrinó a la Escuela de Pesca.
7. En abril de 1967 se operó un significativo cambio en el plan de estudios, que pasó de 3 a 2 años de duración.
8. Por Resolución Ministerial N° 7313/67 la Escuela de Náutica y Pesca pasó a integrar, junto con la Escuela Técnica Industrial N° 1 de Gral. Pueyrredón, el ente educativo denominado Escuela Técnica Industrial Pesquera "Cte. Luis Piedra Buena".
9. Los sucesivos directores que tuvo la escuela fueron:

   Del 17- 5-61 al 27-11-61 Técnico Naval Enrique V. B. Torrens

   Del 27-11-61 al 1- 1-62 Ingeniero Lorenzo Munafó Dauccia

   Del 1-1-62 al 14- 5-65 Capitán de Fragata (RE) Eduardo O. Corbacho

   Del 14- -65 al 19- 7-65 Ingeniero Mauricio E. Muñoz

   Del 19-7-65 al 4- 4-67 Capitán de Fragata (RE) Eleodoro Patrucchi

   Del 4-4-67 al 19-9-68 Teniente de Navío (RE) Jorge A. Morales

   Del 19- 9-68 al 10- 1-70 Doctor Dante R. Agüero.

   Del 10- 1-70 Ingeniero Raúl B. Gordon

Dependencia

La Escuela de Náutica y Pesca depende administrativamente de la Dirección de Enseñanza Media, Técnica y Vocacional del Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires; está supervisada, desde el punto de vista técnico-náutico, por el Departamento Marina Mercante de la Dirección de Instrucción Naval de la Armada Nacional (antes, esta función la desempeñaba la Prefectura Naval Argentina).

Misión de la Escuela de Pesca

La misión de la Escuela de Náutica y Pesca consiste en formar y

capacitar a los profesionales de pesca con el propósito de tripular las embarcaciones dedicadas a dichas actividades.

La acción de la escuela trae aparejados los siguientes beneficios:

1. El afianzamiento de la seguridad de la vida humana en el mar en los barcos dedicados a la pesca.
2. La incrementación del nivel técnico en las actividades pesqueras, contribuyendo al acrecentamiento de las mismas.
3. La elevación del nivel socio-económico de la colonia pesquera.
4. La defensa de nuestro patrimonio marítimo.
5. La difusión de una conciencia marítima.
6. La creación de una reserva naval.

Condiciones de ingreso

La Escuela de Pesca exige como condición de ingreso, al margen de las vinculadas al aspecto físico, tener como mínimo 16 años de edad y aprobado el ciclo de enseñanza primaria completo. Se fijó ese nivel de instrucción a fin de permitir la mayor concurrencia de pescadores a los cursos. Dicho nivel impuso la conformación de un plan de estudios con algunas asignaturas básicas, con la finalidad de dotar al alumnado de los fundamentos necesarios para asegurar la más fluida asimilación de los conocimientos técnicos.

Plan de estudios

Actualmente se halla en vigencia un plan de estudios de 2 años de duración, a razón de 20 horas de clase semanales, de lunes a viernes, que se imparten de 1900 a 2200 horas, aproximadamente; la escuela funciona en horario nocturno, con la finalidad de permitir la mayor concurrencia de alumnos pescadores.

En la escuela se pueden cursar dos carreras: la de *Patrón de Pesca de Altura* y la de *Conductor de Motores,* conforme al siguiente plan de asignaturas:

1. *Curso de Patrón de Pesca de Altura* (aprobado el primer año, asegura la obtención del título de Patrón de Pesca Costera).

   Primer Año: Matemáticas, Cultura General, Navegación, Comunicaciones, Supervivencia en el Mar, Control de Averías e Incendio, Primeros Auxilios, Nomenclatura Marinera, Introducción a la Meteorología, Reglamentación Marítima y Taller (redes).

   Segundo Año: Matemáticas, Cultura General, Navegación,

Tecnología Pesquera, Máquinas Marinas, Electrotecnia Naval, Maniobra y Derecho de la Navegación.

2. *Curso de Conductor de Motores* (aprobado el primer año, asegura Ja obtención del título de Motorista de 1ª).

   Primer Año: Matemáticas, Cultura General, Dibujo Técnico, Control de Averías e Incendio, Supervivencia en el Mar, Primeros Auxilios, Electricidad, Motores y Taller (motores).

   Segundo Año: Matemáticas, Cultura General, Dibujo Técnico, Motores, Máquinas Eléctricas, Máquinas Auxiliares y Taller (motores).

La Escuela de Pesca, a casi diez años de vida institucional, goza de un significativo privilegio: se trata del único ente educativo dentro de su género que hay en el país; en el recae la delicada tarea y la enorme responsabilidad de formar y capacitar las futuras generaciones de profesionales de la pesca. De allí la gran importancia que reviste su presencia.

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.

La Exclusión de la Jurisdicción Nacional en las Causas de Jurisdicción Marítima

Por el capitán de fragata auditor
HÉCTOR JORGE ESCOLA

Como es de conocimiento público, desde hace tiempo se viene trabajando en la preparación de un proyeco de ley general de la navegación, cuya sanción vendrá a llenar, sin duda, una sentida necesidad de nuestra legislación marítima.

El proyecto en estudio reconoce, como antecedente inmediato, el proyecto de ley general de la navegación preparado por nuestro recordado consocio el doctor Atilio Malvagni, que ha sido publicado oficialmente en el año 1962.

Este proyecto fue sometido a estudio de una comisión revisora, también integrada por personas especializadas en la materia, la cual elevará el texto final del mismo para su consideración por el Poder Ejecutivo Nacional.

Los artículos 830 a 837 del proyecto Malvagni regulan lo atinente a los conflictos de competencia que pueden suscitarse en las causas de jurisdicción marítima y con acertado criterio dan preeminencia a la jurisdicción nacional, sancionando la nulidad de toda cláusula pactada por las partes que establezca otra competencia, especialmente la de los tribunales de otros Estados.

No faltan opiniones, sin embargo, que sostienen que es admisible, en las causas de jurisdicción marítima, la prórroga de la jurisdicción a favor de tribunales extranjeros o de árbitros particulares, por una convención previa de las partes, o por una opción concretada después de ocurrido el hecho generador de cada causa. Se aduce para fundar este criterio que las cuestiones vinculadas a la navegación son eminentemente internacionales y que en su solución inciden tanto los usos y costumbres como los factores técnicos, por lo que es conveniente que las partes puedan pactar una prórroga de jurisdicción que otorgue competencia a tribunales extranjeros o a árbitros que actúen en el país o en el exterior.

Como la cuestión indicada reviste gran importancia doctrinaria y una no menor trascendencia práctica, se estima de interés un estudio

objetivo del problema, sobre todo atendiendo a los aspectos constitucionales que están implícitos en el mismo.

En concreto, lo que se trata de establecer es si en esos casos es factible, y en que medida, una prórroga de la jurisdicción de los tribunales nacionales a favor de tribunales extranjeros o de árbitros particulares, prórroga que, en definitiva, significa la exclusión de la jurisdicción local en el conocimiento y decisión de tales casos, que quedan sustraídos, por acuerdo o decisión de las partes intervinientes, a esa jurisdicción.

Para dilucidar el problema debe partirse, necesariamente, de la disposición contenida en el artículo 100 de la Constitución Nacional, en cuanto establece que "corresponde a la Corte Suprema y a los Tribunales inferiores de la Nación, el conocimiento y decisión de todas las causas que versen sobre puntos regidos por la Constitución y por las leyes de la Nación, con la reserva hecha en el inciso 11 del artículo 67; y por los tratados con las naciones extranjeras; de las causas concernientes a embajadores, ministros públicos y cónsules extranjeros: *de las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima",* de los asuntos en que la Nación sea parte; de las causas que se susciten entre dos o más provincias; entre una provincia y los vecinos de otra; entre los vecinos de diferentes provincias; y entre una provincia o sus vecinos, contra un Estado o ciudadano extranjero".

Las expresiones "almirantazgo y jurisdicción marítima" usadas en el artículo transcripto de nuestra Constitución Nacional, fueron tomadas directamente del artículo 3° sección 2ª, de la Constitución de los Estados Unidos, la cual, a su vez, adoptó la expresión "almirantazgo'' tomándola de la legislación inglesa.

En esta última, y como lo recuerda Concha, el término *almirantazgo* implicaba una jurisdicción muy restringida, limitada únicamente a los hechos ocurridos en las aguas del mar; si dichos hechos en cambio, si bien ocurridos en el mar, guardaban vinculación con otros ocurridos en tierra, o si las obligaciones emergentes debían cumplirse parte en el mar y parte en tierra, la jurisdicción de almirantazgo quedaba excluida y dichos hechos quedaban sometidos a la jurisdicción común. (Gondra: *Jurisdicción Federal*, Buenos Aires, 1944, págs. 147 y ss.).

Por ello fue que los constituyentes americanos, queriendo fijar una jurisdicción más amplia, agregaron a la expresión "almirantazgo" los términos "y jurisdicción marítima". Así lo reconoce Story cuando señala: "La jurisdicción ele almirantazgo y marítima (y la palabra "marítima" fue sin duda agregada para prevenir cualquier interpretación estrecha de la precedente "almirantazgo") conferida por la Constitución, abraza dos graneles clases de casos; una dependiente de la localidad y la otra de la naturaleza del contrato. La primera se refiere a

actos o agravios ejecutados en alta mar, donde todas las naciones reclaman un derecho común y una común jurisdicción, o actos o daños ejecutados dentro de la creciente y menguante de la marea. La segunda se refiere a contratos, reclamaciones y servicios puramente marítimos y a los derechos y deberes relativos al comercio y la navegación". (Story: *Poder judicial de los Estados Unidos. Su organización y atribuciones*, 1863, pág. 118).

De tal modo y en base al precedente doctrinario citado, ha sido aceptado uniformemente que el almirantazgo y la jurisdicción marítima comprenden todas las causas que se refieren a las actividades comerciales del mar (delitos, actos, contratos), con la restricción resultante de aceptar que la navegación a la que se refiere el precepto constitucional es la que se efectúa entre un puerto de la República y otro extranjero, o entre las provincias por los ríos interiores, declarados libres para todas las banderas por la misma Constitución. (Zavalía: *Derecho federal,* Buenos Aires, 1941, tomo I, pág. 384/385. Corte Suprema de Justicia Nacional, *Fallos,* tomo 6, pág. 400).

La necesidad de que tales causas queden sometidas a la jurisdicción federal fue explicada por el mismo Story, alegando que los actos, deberes y derechos del comercio marítimo "pueden afectar materialmente nuestras transacciones con los Estados extranjeros y dar margen a muchas cuestiones de derecho internacional, no simplemente tocantes a reclamos privados, sino a la soberanía y reciprocidad nacional... Hay de consiguiente una conveniencia especial en atribuir esta clase de casos a los tribunales nacionales" (Story: *Poder judicial de los Estados Unidos. Su organización y atribuciones,* 1963, pág. 122 y 124).

Este concepto fue claramente desarrollado por nuestra ley 48, la cual después de enumerar numerosos casos de actos o contratos propios del comercio marítimo, concluye en el artículo 2°, inc. 10, por afirmar que están sujetos a la jurisdicción federal todos los hechos o contratos "concernientes a la navegación y comercio marítimo".

Establecido de este modo el sentido y alcance de la jurisdicción de almirantazgo y marítima establecida por el art. 100 de la Constitución Nacional, jurisdicción atribuida a los tribunales nacionales o federales, cabe considerar ahora si esa jurisdicción así otorgada es exclusiva y excluyente de cualquier otra, o si es posible la existencia de una prórroga de jurisdicción a favor de tribunales extranjeros, o consecuentemente, de árbitros que actúen en el país o fuera de él.

Desde ya debe señalarse que esta cuestión ha sido muy debatida en el ámbito doctrinario, donde existen incluso opiniones contrapuestas, y ha dado origen a pronunciamientos judiciales contradictorios, a lo que debe añadirse la existencia de una praxis judicial aparentemente favorable a la posibilidad de tal clase de prórrogas.

El problema se ha planteado, frecuentemente, en relación con los contratos de fletamento, los cuales normalmente contienen cláusulas atributivas de jurisdicción.

Si bien de distintos preceptos legales, y en especial del artículo 1091 del Código de Comercio, resulta claro que los contratos de fletamento que deben tener ejecución en la República se rigen por las leyes nacionales y están sometidos a la jurisdicción de nuestros propios tribunales nacionales, ocurre que en los conocimientos que prueban el fletamento se incluye una cláusula por la cual las partes, al contratar, convienen en que los litigios que se susciten serán juzgados por otros tribunales extranjeros.

Al ser llevadas estas cláusulas atributivas de jurisdicción y excluyentes de la jurisdicción federal local, a conocimiento de la Corte Suprema de Justicia Nacional, dicho alto tribunal se inclinó a sostener, inicialmente, la primacía de la jurisdicción nacional. Así parece desprenderse de la doctrina sentada por la Corte en la causa "Frendelburg Schatz R: Cía. c/Capitán de la barca inglesa «Scotland»", fallo dictado en el año 1870, y que aparece publicado en el tomo 9, página 486, de la colección oficial.

En el año 1883, en cambio, la Corte Suprema de Justicia Nacional se pronunció por la validez de las cláusulas atributivas de jurisdicción (*Fallos,* tomo 25, pág. 235) y con algún matiz discordante *(Fallos,* tomo 46, pág. 46), mantuvo luego este criterio, ratificado expresamente en 1892 *(Fallos* tomo 49, pág. 46).

Esta jurisprudencia, fijada de ese modo por la Corte Suprema, admite que la convención pactada por los particulares atribuyendo un asunto de jurisdicción marítima a un tribunal extranjero es válida y no es contraria a las leyes de la Nación, por lo cual, al existir tal cláusula, los jueces argentinos son incompetentes (*Fallos*, tomo 99, pág. 225); tomo 126, pág. 418; tomo 133, pág. 155; tomo 138, pág. 62).

Sorpresivamente, en fallo del 16 de noviembre de 1936, dictado en la causa "Compte y Cía. c/Ibarra y Cía.", publicado en *Fallos,* tomo 176, página 218, la Corte Suprema de Justicia Nacional varió sustancialmente su criterio y estableció que la jurisdicción de los tribunales nacionales en el caso de contratos que deben cumplirse en el país, es de *orden público, privativa, excluyente e improrrogable,* por lo que es nula toda cláusula por la cual el consignatario de una carga renuncia a su fuero y acepta de antemano someterse a la jurisdicción de los tribunales extranjeros para cualquier litigio emergente del contrato de transporte, el cual debe ser ventilado ante los jueces de la Nación.

Un antecedente de esta interpretación de la Corte Suprema lo constituye la opinión vertida por el entonces procurador general de la Nación, doctor José Nicolás Matienzo, en la causa "Montepagano, Es-

teban; solicitando reconocimiento pericial de mercaderías; sobre competencia", quien con fecha 4 de agosto de 1922 sostuvo que la jurisdicción de los tribunales nacionales no puede ser excluida por las convenciones particulares.

Fundando esa opinión, decía el doctor Matienzo que "no sólo no hay ley argentina que autorice a los particulares a prescindir de los tribunales del país cuando estos tienen jurisdicción por razón de la materia, sino que tal autorización habría sido un error y una contradicción con nuestro régimen constitucional, inspirado en los de los Estados Unidos e Inglaterra, que han elevado la administración de justicia a la categoría de poder público, con facultades suficientes para expresar, dentro de su esfera, la soberanía de la Nación" (Matienzo: *Cuestiones de derecho público argentino*, Buenos Aires, 1924, tomo 1, pág. 473 y ss.).

Después de relacionar distintos pronunciamientos judiciales americanos —a los que más adelante nos referiremos—, agregaba el doctor Matienzo: "En la República Argentina, la regla de jurisdicción respecto de los contratos celebrados en país extranjero se halla en el artículo 1215 del Código Civil, que dice: "En todos los contratos que deban tener cumplimiento en la República, aunque el deudor no lucre domiciliado o residiese en ella, puede, sin embargo, ser demandado ante los jueces del Estado".... "El principio de derecho de gentes que la informa [a dicha disposición] es el de que toda nación soberana tiene jurisdicción sobre las personas residentes, hechos ocurridos y cosas existentes dentro de su territorio y, viceversa, carece de jurisdicción sobre cosas existentes, hechos ocurridos y personas residentes fuera de sus límites"... "Como ley de orden público, esta regla de jurisdicción no puede ser objeto de contrato"... "La jurisdicción deriva de los hechos y no de las palabras de las personas. En nuestras instituciones no hay ley que autorice a los contratantes a elegir jueces que no sean los competentes por razón de la materia o de la obligación"... "Abandonar ahora esa jurisdicción no sólo me parece ilógico, sino que importaría establecer un precedente contrario al legítimo interés de los habitantes del país y del orden público".

En la ya citada causa "Compte y Cía. c/lbarra y Cía.", el entonces procurador general de la Nación, doctor Juan Alvarez, recordó expresamente las opiniones vertidas por el doctor Matienzo y adujo que si bien la jurisprudencia de la Corte había sido favorable a la vigencia de las cláusulas atributivas de jurisdicción, era útil revisarla. En este sentido, señalaba, las leyes 48 y 50 establecieron la jurisdicción privativa del fuero federal, por razón de la materia, para los litigios emergentes de contratos de fletamento, criterio legal que no era sino la acertada aplicación del precepto del artículo 100 de la Constitución Nacional, según

el cual corresponde a Jos tribunales federales el conocimiento de todas las causas de jurisdicción marítima.

La Corte Suprema, en el fallo que dictó en dicha causa, recogió esa doctrina, y por fundamentos similares a los ya consignados, resolvió que Ja jurisdicción de los tribunales nacionales, en materia de jurisdicción marítima, es de orden público, privativa, excluyente e improrrogable, siendo nula toda cláusula pactada por los particulares en la cual, de antemano, se someten los litigios que puedan suscitarse entre ellos a jueces extranjeros, tal como ya quedó dicho.

En nuestra opinión, los fundamentos del fallo precitado, así como los expuestos por los doctores Matienzo y Juan Alvarez en los dictámenes que produjeron y a los que nos hemos referido, son suficientemente valederos y claros como para concluir, indubitablemente, que siendo la jurisdicción de los tribunales nacionales, establecida por el art. 100 de la Constitución Nacional, en materia de almirantazgo y jurisdicción marítima, de orden público, inherente a la soberanía del Estado, privativa, excluyente e improrrogable, no puede ser alterada, desconocida o excluida por convenciones particulares, por las que de antemano se pretende llevar la solución de causas de esa índole a la jurisdicción de tribunales extranjeros.

Sentada esta conclusión, corresponde abordar una cuestión conexa, pero distinta a la considerada, a saber: ¿Puede una ley federal sustraer a la jurisdicción de los tribunales nacionales alguna de las causas previstas en el artículo 100 de la Constitución Nacional, para otorgarlas a otros tribunales distintos, o admitir que en ellas conozcan incluso tribunales extranjeros? ¿La Ley puede fundar una tal prórroga de la jurisdicción?

Esta cuestión, en realidad, no es novedosa y ha sido debatida en doctrina y dado origen a pronunciamientos reiterados y coincidentes de la Corte Suprema de Justicia Nacional.

A] tratarse en el Congreso Nacional la ley 927, que sustrajo al fuero federal las causas de jurisdicción concurrente inferiores a quinientos pesos y los juicios universales de convocatoria de acreedores y de sucesión, el autor del proyecto, diputado Cáceres, hizo mención que la expresión "todas", utilizada por el artículo 100 de la Constitución Nacional al referirse a las causas de jurisdicción federal, rige únicamente respecto de aquellas causas que versen sobre puntos regidos por la Constitución y por las leyes de la Nación, con la reserva del inciso 11 del artículo 67, siendo indudable que tales causas, sin excepción posible, corresponden a la justicia nacional. A este tipo de causas deben adicionarse aquellas en que, por virtud del artículo 101 de la Constitución Nacional, la Corte Suprema ejerce jurisdicción originaria, es decir, los asuntos concernientes a embajadores, ministros y cónsules

extranjeros y en Jos que alguna provincia es parte, ya que esta jurisdicción del alto tribunal no sólo es originaria, sino que además es "exclusiva".

En los demás supuestos incluidos en el artículo 100, la jurisdicción federal puede ser afectada por las excepciones que puede establecer el Congreso, y entre ellos se encuentran los atinentes a las causas de jurisdicción marítima, máxime cuando nuestra disposición constitucional, a diferencia clel artículo correlativo de la Constitución de los Estados Unidos, no cubre con la expresión "todas" a las causas de jurisdicción marítima.

La Corte Suprema de justicia Nacional, compartiendo ese criterio, ha señalado en reiteradas oportunidades que "no obstante la generalidad de los términos de los artículos 67, inciso 1°, 94 y 100 de la Constitución, aquéllos han sido siempre entendidos en la República y en los Estados Unidos, cuya Constitución es la fuente reconocida de los mismos, en el sentido de que no se oponían a exclusiones completas de los Tribunales Federales en caso de no existir los propósitos que los informan, por la escasa importancia, civil o penal, de dichos casos u otros motivos" (*Fallos,* tomo 99, pág. 383; tomo 119, pág. 161; tomo 152, pág. 344; tomo 241, pág. 104; tomo 244, pág. 28; y tomo 245, pág. 445).

En consecuencia, debe concluirse que, con las excepciones que quedan señaladas, existe la posibilidad de que el Congreso sustraiga a la jurisdicción federal determinadas causas, cuando por su escasa importancia, menor cuantía u otros motivos, así lo estime conveniente.

Pero —y esta circunstancia es de vital importancia—, tales sustracciones a la justicia federal dispuestas por el Congreso, sólo pueden ser hechas para otorgar el conocimiento y decisión de tales causas a la jurisdicción local, o sea, a la justicia de las provincias que componen la Nación (Colombo: *Código de Procedimientos Civil y Comercial anotado y concordado,* Buenos Aires, 1965, tomo I, p. 64 y bibliografía allí citada).

Si es factible, pues, una exclusión o sustracción de la jurisdicción federal a favor de las jurisdicciones locales, el Congreso no podría, en cambio, disponer tales exclusiones a favor de la jurisdicción de jueces extranjeros. Una ley de este tipo, en efecto, no sólo carecería de efectos prácticos, ya que no tendría validez ni eficacia hiera del ámbito de la República, en virtud del principio de territorialidad de las leyes procesales, según el cual la competencia de los jueces de un Estado está sólo determinada por sus propias leyes internas (Romero del Prado: *Derecho internacional privado*, Buenos Aires, 1944, tomo I, pág. 695 y ss.), sino que sería contraria a preceptos básicos de nuestro sistema constitucional y atentatoria de nuestra soberanía nacional.

En este último sentido, puede recordarse que el doctor José Nicolás Matienzo, en el dictamen que produjera como procurador general de la Nación en la causa "Montepagano, Esteban; solicitando reconocimiento pericial de mercaderías; sobre competencia", después de referirse a Ja norma del artículo 1215 del Código Civil, señaló que la misma tiene por objeto hacer efectiva la soberanía nacional de la República y su independencia respecto de las autoridades extranjeras, citando a continuación la opinión de Story referente a que toda nación soberana tiene jurisdicción sobre las personas residentes, hechos ocurridos y cosas existentes dentro de su territorio, no pudiendo desprenderse de tal jurisdicción —y éste es el principio que extraemos de esa opinión— sin menoscabar dicha soberanía.

Si es cierto que la soberanía, en sentido realista, puede concebirse como una potestad que está sobre toda otra autoridad dentro del Estado, y que expresa la idea del Estado con una personalidad que trasciende al orden internacional (Bielsa: *Derecho constitucional,* Buenos Aires, 1959, p. 150), el posible otorgamiento de jurisdicción a jueces extranjeros, aun en forma parcial, sobre personas residentes, hechos ocurridos y cosas existentes en el territorio de la República, por virtud de una ley que le otorgara, significaría dar cabida a un poder extraño sobre cuestiones que corresponden al gobierno nacional, y en el caso al poder judicial, componente de dicho gobierno. Tal actitud sería, pues, contraria a nuestra soberanía y, por tanto, inadmisible.

En consecuencia, debe concluirse que, con Jas excepciones ya señaladas, existe la posibilidad de que por una ley especial, se sustraigan determinadas causas a la jurisdicción federal, por su escasa importancia, menor cuantía u otras causas, para someterlas a la jurisdicción de los tribunales de las provincias de la Nación. Pero no existe la posibilidad constitucional de que esa sustracción a la jurisdicción federal se lleve a cabo para otorgar el conocimiento de tales causas a jueces extranjeros.

De todo lo hasta aquí expuesto resulta, en resumen, lo siguiente:

a) La jurisdicción de los tribunales nacionales puede ser excluida, en virtud de ley, para ser transferido el conocimiento de las causas involucradas a la jurisdicción provincial; nunca es factible esa transferencia a favor de jueces extranjeros;

b) La jurisdicción de los tribunales nacionales, enmateria de jurisdicción marítima, es de orden público, privativa, excluyente e improrrogable. Por tanto, será nula y sin valor cualquier cláusula en virtud de la cual los particulares, de antemano, pretendan excluir dicha jurisdicción, a favor de jueces extranjeros.

Formuladas estas conclusiones parecería que la cuestión objeto de

este estudio, en sus aspectos jurídicos, ha quedado finiquitada. Sin embargo no es así, pues resta por considerar un supuesto, que es corolario de los anteriores.

En electo: ¿Qué ocurre si producido un conflicto originado en un contrato de utilización ele un buque, que debe cumplirse en la República, o producida una avería común que debe liquidarse en el país, una de las partes plantea una demanda ante un tribunal extranjero y la otra parte —v.gr. un argentino— acepta esa jurisdicción extraña y concurre ante aquel tribunal? ¿Este procedimiento es válido y aceptable?

Esta cuestión ha sido debatida y resuelta, en distintos casos, por la Corte Suprema de los Estados Unidos, que ha expresado opinión en un sentido que es directamente aplicable en nuestro ámbito constitucional.

En el caso "Insurance Company v. Morse" (20 Wallace 445), dicha Corte Suprema, en octubre de 1874, después de declarar irrenunciable el derecho de acudir a la jurisdicción de los tribunales federales y nulo todo convenio para excluir de antemano dicha jurisdicción, reconoció, no obstante, el derecho de los particulares de someter a árbitros una cuestión ya producida o de dejar de declinar la jurisdicción local una vez demandados.

En octubre de 1876, la misma Corte Suprema falló la causa "Doyle v. Continental Insurance Company" (94, U.S. 535) reiterando la doctrina mantenida en el caso anterior. El juez Hunt expresó en esta oportunidad: "El caso «Insurance Company v. Morse» es la base de este caso. Se sostuvo, en primer lugar, basándose en los principios generales de la ley, que aunque un individuo puede válidamente omitir el ejercicio de su derecho a transferir un caso particular de la Corte Estatal a la Corte Federal, y puede hacerlo tan a menudo como lo crea conveniente en cada caso particular, no puede ligarse, de antemano, por un compromiso que pueda forzarle a renunciar a sus derechos. Esto se basa en el principio de que cada hombre tiene el derecho de recurrir a todas las Cortes del país para invocar la protección que todas las leyes y tribunales puedan proporcionarle, pero no puede transar sobre su vida, su libertad o sus derechos constitucionales".

En el caso "Barron v. Burnside" (121, U.S. 186), resuelto en 1886, el mismo Alto Tribunal mantuvo el criterio de que los acuerdos celebrados de antemano para despojar a las Cortes de la jurisdicción conferida por la ley son nulos e ilegales, y que, mientras el derecho a llevar un caso ante la Corte Federal puede ser omitido en su ejercicio, en cada caso que se presente, una parte no puede atarse, por anticipado, mediante un convenio que puede ser específicamente dirigido a disminuir sus derechos en todo tiempo y ocasión, en cuanto el caso se presentare.

Este pronunciamiento, como se advierte, resume perfectamente la posición adoptada por la Corte americana en los casos anteriores y es suficientemente expreso y claro.

En consecuencia, resulta de estos precedentes que si bien —como ya se dijera— las convenciones particulares no son eficaces para excluir la jurisdicción de los tribunales nacionales, en forma general y por anticipado, nada obsta a que, en cada caso particular y según la conveniencia del mismo, una parte demandada acepte concurrir a un tribunal distinto, omitiendo declinar la jurisdicción.

Es indudable que esta omisión de declinar la jurisdicción puede tener lugar tanto a favor de tribunales locales, como a favor de tribunales extranjeros, máxime cuando en este último caso no existe un medio eficaz para controlar tales situaciones.

Por ello, estimamos que no existe inconveniente en aceptar que, producido cada caso, un residente en el país pueda concurrir a litigar, en un caso de jurisdicción marítima, ante un tribunal extranjero, omitiendo plantear la cuestión de competencia pertinente, por la vía correspondiente, a favor de los tribunales nacionales. Lo que no puede hacerse es convenir, por anticipado y en forma general, cláusulas atributivas de jurisdicción, que excluyan la de nuestros tribunales federales.

En estos casos, por lo demás, la soberanía de la Nación y el ejercicio de sus poderes no se ven afectados, porque se mantienen intactas sus pretensiones jurídicas, siendo la omisión en declinar la jurisdicción un acto personal y propio de cada interesado, cumplido según sus intereses particulares.

De todo lo expuesto en este estudio, resultan las siguientes conclusiones:

a) La jurisdicción en las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima corresponde, con arreglo a lo previsto en el artículo 100 de la Constitución Nacional, a los tribunales federales de la República;

b) dicha jurisdicción es, por su naturaleza, de orden público, privativa, excluyente e improrrogable;

c) las convenciones particulares no pueden, de antemano, excluir dicha jurisdicción a favor de jueces extranjeros, siendo nula cualquier cláusula que en tal sentido se hubiera acordado por las partes;

d) si bien por vía legal podrían sustraerse determinadas causas de ese tipo a la jurisdicción federal, para transferirla a la jurisdicción local o provincial, la ley no puede disponer ni autorizar,

siempre en forma general y de antemano a cada hecho, la prórroga de jurisdicción a favor de tribunales extranjeros;

e) es admisible que, una vez producido un hecho generador de una causa de jurisdicción marítima, una parte, residente en la República, pueda aceptar, en cada caso y según su conveniencia, concurrir a litigar ante un tribunal extranjero, en el que haya sido demandada, omitiendo declinar la jurisdicción.

Las conclusiones precedentes son también aplicables a aquellos casos en que Ja exclusión de los tribunales federales se pretende, no ya a favor de un tribunal extranjero, sino a favor de árbitros. En electo: todos los fundamentos que han sido expuestos para considerar nulas las cláusulas atributivas de jurisdicción, son aplicables a aquellas en que, siempre de antemano, se defieran los litigios a la decisión de árbitros. En uno u otro supuesto, la exclusión de la jurisdicción federal, en las causas de jurisdicción marítima, sería improcedente.

Sólo una vez producido un hecho generador de una causa de jurisdicción marítima, sería viable que las partes convinieran, con posterioridad al mismo, resolver el diferendo por la vía arbitral, ya que los residentes en el país habrían tenido la posibilidad de ocurrir ante los tribunales federales y voluntariamente, por su propio interés, habrían perdido tal posibilidad, en la misma forma como podrían haber omitido declinar la jurisdicción de un tribunal extranjero. Es ésta la doctrina aceptada, como se recordará, por la Corte Suprema de los Estados Unidos en la causa "Insurance Company v. Morse" (20 Wallace 445), mantenida en pronunciamientos posteriores, también citados.

Notas Profesionales

NACIONALES

SE CONSTRUIRÁN TRES BUQUES CARGUEROS PARA ELMA

En la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) se firmaron el 25 de mar/o los contratos entre este organismo y los astilleros AFNE y ASTARSA para la construcción de tres buques de carga general, líquida y refrigerada, de 9.(500 toneladas de porte bruto. Dos de las naves serán construidas por AFNE y la restante por ASTARSA, y el total de la operación asciende a 18 millones de dólares.

Asistieron al acto el secretario de Marina Mercante, capitán de navío (RE) Carlos A. Ibarra; el administrador general de ELMA, señor Rodolfo García Piñeiro; los presidentes de las dos empresas armadoras, capitán de navío (RE) Enrique Carranza e ingeniero Raúl Alemán, respectivamente, y autoridades representativas del ámbito marítimo.

En primer término habló el Ing. García Piñeiro, quien destacó la trascendencia de la operación y se refirió al futuro promisorio que ésta representa para nuestra Marina Mercante.

Seguidamente, el capitán Ibarra expresó que "este nuevo aporte económico que los contribuyentes argentinos realizan por nuestro intermedio en vuestras empresas para consolidarlas está señalando la grave responsabilidad que asumís de producir más y mejor, en menos tiempo y a menor costo".

"La feliz circunstancia —finalizó— de que sean un astillero privado y un astillero del Estado los que aquí representan nuestra industria naval, permiten visualizar el deseo y la vocación que tiene el Gobierno de lograr un justo equilibrio en este campo, entre la actividad privada y la oficial".

Los señores Carranza y Alemán destacaron la significación de estas construcciones, y subrayaron la aplicación de la política naviera en materia industrial. Ambos se refirieron también a los planes de acción, efectivos y coherentes, que tiene trazados la Marina Mercante para la renovación y la ampliación de la flota estatal, y de la particular, y la consolidación definitiva de nuestra industria naval.

(*Periodística)*

INVESTIGACIÓN DE RECURSOS PESQUEROS Y EXPERIENCIAS CON NUEVAS TÉCNICAS DE CAPTURA E INDUSTRIALIZACIÓN

La abundancia de los recursos pesqueros en el mar argentino ha sido, durante años, motivo de trabajo y provecho para las entidades nacionales encargadas de su explotación y ha constituido, por otra parte, preocupación fundamental de diversos sectores de la economía nacional, principalmente aquellos vinculados con la industria de la pesquería.

En 1959, el gobierno argentino solicitó a las Naciones Unidas la visita de una misión especial para practicar un estudio de la actividad pesquera nacional, con el propósito de mejorar la captura y las posibilidades de industrialización y comercialización de los productos del mar. En 1965, los estudios de esa misión finalizaron con la firma de un convenio entre la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) y el gobierno nacional, fijando las bases de un proyecto de trabajo.

Los objetivos básicos de este proyecto —sobre cuyos principales resultados ha dado a conocer un trabajo el Centro de Información de las Naciones Unidas en el país— consistieron básicamente en la investigación de los recursos pesqueros del mar argentino; la de los problemas relacionados con la infraestructura industrial, comercial e institucional que impiden o retardan el desarrollo pesquero; investigaciones y experimentación tecnológica sobre nuevos métodos de pesca y nuevas formas de utilización de los recursos; y asistencia al gobierno y a la industria en forma de colaboración y asesoramiento.

El proyecto, dice el informe de la representación de las Naciones Unidas, comenzó a desarrollarse en junio de 1966, con una extensión convenida de cinco años operacionales. Contó con un plantel de expertos y consultores internacionales y del país, además de posibilidades financieras para convenir apoyo técnico con diversos organismos nacionales, como el Instituto de Biología Marina, el Servicio de Hidrografía Naval y el Servicio Nacional de Pesca.

En diciembre de 1968 se incorporó a las tareas el «Cruz del Sur», pesquero perteneciente a la FAO, y en setiembre de 1970 el «Gerhard Björnstein», pesquero noruego arrendado por diez meses, ambos equipados especialmente para dedicarse a investigaciones pesqueras.

La dirección del proyecto, cuyo asiento se fijó en Mar del Plata, estuvo a cargo del experto de la FAO, señor Angel Fernández y Fernández, de España, y como codirectores nacionales actuaron sucesivamente el doctor V. Angelescu y el capitán de fragata Luis M. de la Canal.

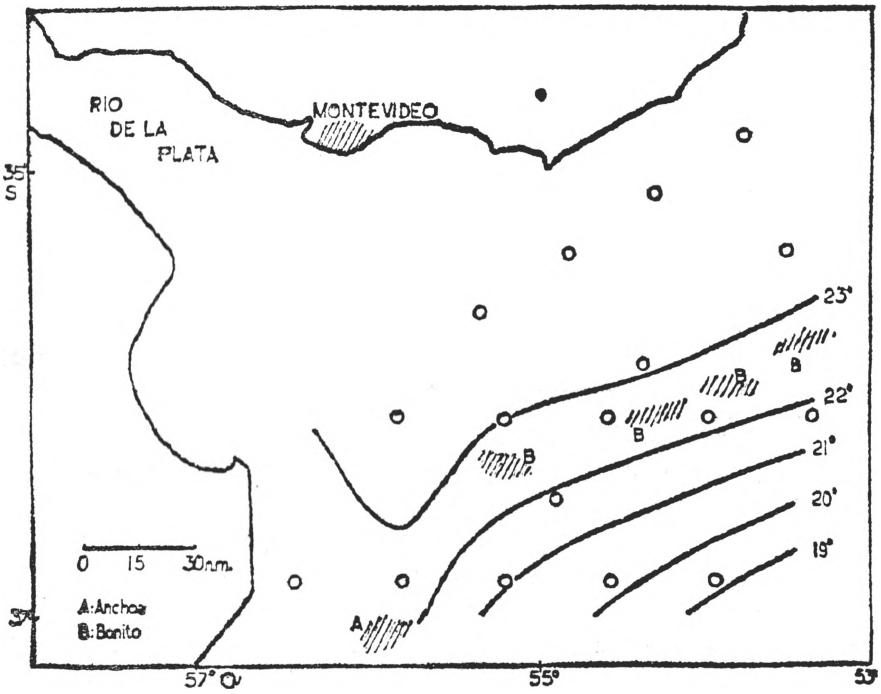
La concentración de la actividad pesquera en el litoral bonaerense, la distribución geográfica conocida y supuesta de las concentraciones pelágicas de las especies a investigar y, el hecho de contar durante la

mayor parte del proyecto con sólo un barco —con limitaciones en sus posibilidades de operación por su pequeño porte—, obligaron a concentrar las tareas en el sector norte del litoral atlántico argentino, entre la boca del Río de la Plata y los paralelos 41 y 42. No obstante, en varias de las campañas oceanográficas a cargo del Servicio de Hidrografía Naval y en campañas costeras estivales, se obtuvieron valiosos datos preliminares sobre los recursos pesqueros de las aguas patagónicas.

Principales recursos pesqueros

El proyecto debió limitarse —acomodándose a los medios materiales y humanos disponibles— a la investigación de los recursos de mayor importancia comercial, ante la imposibilidad práctica de evaluar todas las especies y en toda la extensión del mar epicontinental. Esa importancia se determinó por los valores y volúmenes actuales de comercialización, en el caso de la merluza, o por las perspectivas que su explotación intensiva podrían abrir a la industria conservera, en los del bonito, la caballa y la anchoíta. Se dispuso también realizar investigaciones sobre camarones y langostinos para la posible determinación de nuevas regiones de pesca.

Cardúmenes de bonito y anchoas ubicados durante una de las campañas de exploración del proyecto, y relación de aquéllos con la temperatura del agua, de acuerdo con los datos obtenidos en la misma campaña.



Investigación biológica

De acuerdo con lo dado a conocer por la representación de las Naciones Unidas, la información científica referida a la investigación biológica se obtuvo principalmente mediante campañas de investigación complementadas con cruceros de prospección y pesca exploratoria. En las campañas se aplicaron (fue el caso de la anchoíta), métodos ecoicos, de valuación expeditiva. Los datos para estudiar la biología de las especies y la estructura de las poblaciones se obtuvieron de muéstreos realizados a bordo y en tierra. Con la colaboración de personal profesional especializado del Instituto de Biología Marina se obtuvo información y se realizaron campañas específicamente dirigidas a la investigación de la distribución de huevos y larvas de anchoíta, y ocasionalmente de caballa, así como para la determinación de probables nuevos campos de peneidos (langostinos y camarones). Se realizó un censo para la evaluación de la población de almeja amarilla a lo largo del litoral de la provincia de Buenos Aires, y se colaboró con la provincia de Río Negro en la investigación del molusco "vieira" en la zona de Cabo San Matías.

Evaluación de recursos

Las campañas de pesca experimental efectuadas con el «Cruz del Sur» permitieron acopiar información sobre distribución geográfica y temporal de las concentraciones y, especialmente, sobre la posibilidad de realizar capturas en condiciones comercialmente satisfactorias. Se dirigieron especialmente a las especies pelágicas anchoíta y bonito y, en menor grado, a la caballa.

Los resultados de las campañas de investigación y de los estudios cumplidos han sido divulgados mediante publicaciones y dados a conocer al gobierno, a la industria y a todos los círculos oficiales, empresarios y científicos, nacionales y extranjeros, potencialmente interesados. Si bien, expresa el Centro de Información de las Naciones Unidas, el aumento de conocimientos aportados por la acción del proyecto no ha tenido respuesta, hasta el presente, en lo que se refiere al aumento de volumen de las capturas, es innegable que han quedado establecidas las bases para una rápida y racional ampliación de las capturas de merluza, anchoíta y caballa, a medida que se superen los problemas de estructura industrial, comercial y portuaria que han sido puestos de manifiesto.

En el caso del bonito, agrega la información, las exploraciones y demostraciones del proyecto han sido, indudablemente, el motor principal del importante desarrollo que se ha producido entre 1967 y 1970. Este desarrollo no ha alcanzado aún su máximo nivel, a pesar de lo cual ha tenido influencia en la reducción de los volúmenes del bonito extran-

jero y en la diversificación de actividades de la flota pesquera local, con lo cual ha habido un alivio en la difícil situación financiera que han debido afrontar varios armadores locales. Al iniciarse el Proyecto de Desarrollo Pesquero, el bonito era pescado ocasionalmente por unas pocas lanchas equipadas solamente con red "de lámpara". En la última. temporada, trece barcos "de altura" y veinticinco "de media altura", sin contar las lanchas de menor porte que contribuyeron a la captura local, se dedicaron a esa pesquería con redes de cerco y remolones hidráulicos.

Técnica pesquera

Uno de los objetivos del proyecto, la experimentación de nuevos métodos de pesca, se cumplió mediante el diseño y uso de nuevos tipos de redes y aparejos, el empleo de equipos acústicos electrónicos, etc. La colaboración de los expertos con la industria pesquera fue permanente y se extendió a los cursos de la Escuela de Pesca de Mar del Plata *, mediante conferencias y clases sobre los nuevos métodos y técnicas de captura.

Manipuleo, conservación y elaboración

El proyecto, asimismo, creó un grupo de trabajo sobre tecnología de la conservación de los productos pesqueros, que desarrolla estudios para determinar el grado de frescura y la velocidad de deterioro que experimentan las especies comerciales más importantes, su composición química y el grado de contaminación de las aguas del puerto y de las superficies en contacto con los pescados.

En cuanto a la obtención de harina de pescado, se asesoró a la industria sobre la correcta utilización de las instalaciones fabriles para la obtención de un producto de calidad adecuada. Para ello, un experto internacional realizó un estudio de la mayoría de las plantas industriales de Mar del Plata y Necochea.

Asimismo, un equipo de expertos del país e internacionales en el campo de la economía pesquera encaró una serie de trabajos, como censo de la infraestructura industrial, incluida la flota pesquera; estudio de la estructura comercial de productos frescos y congelados en diversos puntos del país; costos de operación de la flota; análisis de perspectivas de pesca del bonito y de su rendimiento económico; estudio de las condiciones de la industria de harina de pescado, demanda de este producto, costo y posibilidades de expansión.

Formación de personal

El Proyecto de Desarrollo Pesquero ha contribuido directamente a la formación de personal nacional integrante de sus equipos de trabajo,

* Véase *Escuela de Pesca: una realidad nacional,* por el teniente de navío Jorge A. Morales, pág. 79 del presente Boletín.

como expertos "de contraparte" o como técnicos ayudantes, a través no sólo del contacto directo con los expertos y consultores internacionales, sino también del otorgamiento de becas para perfeccionamiento en el exterior de las contrapartes nacionales.

En cuanto a la Ilota pesquera, se advirtió un déficit de patrones de pesca capacitados para el uso de las nuevas técnicas, por lo que se contribuyó con personal que integró las tripulaciones y que luego se incorporó a la actividad privada, y se colaboró en la formación de los alumnos de la Escuela Pesquera de Mar del Plata y la de los pescadores de la flota pesquera local, facilitando embarques y mediante las publicaciones de divulgación tecnológica.

(Periodística)

UN PUERTO DE PESCA

Ha sido celebrado recientemente un convenio destinado a tener importante proyección sobre nuestra industria pesquera. La Comisión Coordinadora de los Estudios de Prefactibilidad, Preinversión y Anteproyecto para la Construcción de un Puerto de Ultramar en Aguas Profundas, ha contratado los servicios de varias firmas consultoras a fin de realizar un anteproyecto con miras a la construcción de un puerto pesquero en la boca del Río de la Plata y a la realización de los respectivos estudios de su factibilidad, considerada ésta en sus aspectos técnicos y económicos. El Poder Ejecutivo dictó posteriormente un decreto por el cual aprueba el acuerdo concertado y acuerda una asignación de 16.455.800 pesos moneda nacional para realizar los mencionados estudios.

Este primer paso permite abrigar esperanzas de un acentuado desarrollo de nuestra industria pesquera. Por ahora, ésta hállase concentrada en el puerto de Mar del Plata, pese a que en el país existen otras zonas de pesca, algunas de explotación incipiente, y otras, situadas dentro del límite jurisdiccional de las 200 millas, transitadas en buena parte por pesqueros de otros países.

Un mundo en constante demanda de alimentos, preferiblemente los que contienen proteínas, es el vasto mercado abierto a la iniciativa nacional. No obstante nuestras extraordinarias posibilidades y no obstante, también, la sucesión de proyectos, la realidad que ofrecemos es aún pobre. La producción del año pasado, que comprende pescados y mariscos de extracción marítima, fluvial y lacustre, fue de 179.000 toneladas. La Organización para la Agricultura y la Alimentación de las Naciones Unidas (FAO) organizó hace menos de un año una conferencia técnica sobre pesca y, en su transcurso, un reputado experto manifestó que la Argentina podría llegar a producir en pocos años el millón de toneladas. El guarismo no es exagerado y cuenta con el aval de la opinión de otros estudiosos.

El convenio recién homologado por el Poder Ejecutivo permitirá ahondar más en el teína y enfocar uno de sus aspectos más interesantes.

(Periodística)

LOS RECURSOS MARINOS

Hace alrededor de ocho meses reuniéronse los delegados de Chile, Ecuador y Perú, en el Palacio Torre Tagle, de Lima, para tratar cuestiones relativas a la pesca y al mantenimiento de la soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas del mar territorial. En las declaraciones que siguieron a la conferencia tripartita se demostró satisfacción por los resultados de los esfuerzos de los países miembros, realizados pacientemente a través de los últimos diecisiete años. Los Estados Unidos acababan de levantar entonces medidas de represalia, con motivo del apresamiento de buques pesqueros de su bandera. Se señaló también en esa oportunidad que el afán de lucro de las grandes flotas pesqueras tiene en mira el inmediato aprovechamiento en gran escala de la riqueza pesquera. De ahí que por necesaria reacción defensiva de un recurso natural que a toda la humanidad interesa, esas naciones hayan extendido su jurisdicción a las 200 millas contadas desde la costa. Otros Estados se han sumado a esos países del Pacífico, en la Declaración de Montevideo: Argentina, Brasil, El Salvador, Nicaragua, Panamá y Uruguay. Es probable la próxima adhesión de México.

Descartando otras posiciones ideológicas de sus gobiernos, estos países han manifestado inequívocamente su solidaridad para defender la doctrina de las 200 millas. Por encima de sus muchas diferencias, pero en virtud de intereses coincidentes en esta materia, Moscú y Washington han actuado de consuno para defender la tesis restrictiva de las 12 millas. Días pasados, la "guerra del atún", desatada entre los Estados Unidos y Ecuador, determinó la reunión, nuevamente en Lima, de Chile, Ecuador y Perú. Se dio una declaración pública refirmatoria de "su decisión de afrontar unidos cualquier amenaza o represalia que suscite la aplicación de las disposiciones legales que regulen las actividades pesqueras dentro de la zona marítima de cada uno de los tres países". Ecuador ha recibido así el inmediato respaldo de otros dos países interesados. Sería oportuna ahora una manifestación de solidaridad de las demás naciones que emitieron la Declaración de Montevideo y luego la ratificaron en Lima. Los episodios registrados en aguas del Ecuador nos interesan no sólo como concreción de una tesis común sino, también, en cuanto afectan al armonioso funcionamiento del sistema interamericano.

(Periodística)

EXTRANJERAS

ESPAÑA

CON AUDAZ RITMO CRECE LA INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA

Si bien la economía española atraviesa en estos momentos un campo de dificultades propias de su crecimiento acelerado y de los lastres políticos y administrativos que debe soportar, uno de los sectores —el de la industria naval— se encuentra en una de las etapas más florecientes de su historia.

Esa situación se advierte fácilmente en el hecho de que la producción de los astilleros españoles durante 1970 alcanzó un valor de 22.000 millones de pesetas (unos 130.000 millones de pesos moneda nacional). Adviértese también que en los planes previstos para el próximo quinquenio, esa producción será duplicada.

Por otra parte, parece oportuno señalar que la mayor parte de la industria (hasta un 90 %) se desarrolló con medios, capital y tecnología completamente nacional. De esta manera, España se encuentra, en materia de construcción naval, en el sexto lugar en el mundo.

De acuerdo con datos proporcionados por empresas oficiales y privadas, junto con esa notable evolución han surgido recientemente ciertas dificultades en los suministros de la industria auxiliar, debido, en buena medida, a que ese sector no pudo seguir el ritmo de avance de los astilleros. De todas formas, la industria auxiliar ha aportado casi el 60 por ciento del producto total, es decir, un valor del orden de los 13.000 millones de pesetas.

En el futuro, la industria será afectada por los aumentos de precios del acero, el mayor costo del dinero y los aumentos de salarios. Deberá enfrentar además la dura competencia de países como Japón y los intereses políticos de muchos mercados de América latina y otros continentes.

Sin embargo, estas perspectivas se atenuarán, probablemente por los propios requerimientos del mercado español.

Galicia, por su situación geográfica y su tradición marinera, se ha convertido en una de las regiones preferidas para el asentamiento de parte de la industria. Una de esas partes —la de los diques secos y flotantes— se está desarrollando en gran escala en la ría gallega de El Ferrol, donde se encuentran en construcción los mayores del país, con capacidad para recibir buques de hasta 230.000 toneladas.

(Periodística)

ESTADOS UNIDOS

LOS SUBMARINOS SOVIÉTICOS EN EL CARIBE

El 25 de marzo, en Washington, un legislador demócrata denunció que el abastecimiento desde el puerto cubano de Cien fuegos permite que los submarinos soviéticos "puedan ahora permanecer por tiempo indefinido en aguas del Caribe".

Robert L. Sikes, representante por Florida, dijo que esas naves "no necesitan ya hacer el largo viaje hacia sus puertos para reabastecerse. Ahora pueden permanecer por tiempo indefinido en aguas del Caribe sabiendo que bastará un llamado a Cienfuegos para que se atiendan sus necesidades en alta mar".

En un discurso pronunciado en la Cámara, Sikes elijo que "lo cierto es que los submarinos soviéticos han penetrado en el perímetro sudeste de Estados Unidos con la ayuda de las instalaciones de Cienfuegos, donde se ha completado la construcción de alojamiento y otras instalaciones, incluyendo algunas de recreo. Por lo menos se cuenta con la capacidad de recibir buques-madre que pueden reabastecer submarinos en el mar".

(Periodística)

EXAMINASE LA TEORÍA DE EINSTEIN CON LOS MARINERS

Compruébase la fórmula de la relatividad con ayuda de señales de radio que se emiten y se vuelven a captar en Goldstone

La teoría general de la relatividad de Alberto Einstein ha sido examinada por unos experimentos realizados con las astronaves Marinéis, cuando éstas se hallaban a una distancia de 100 millones de kilómetros de la Tierra.

El doctor John D. Anderson, jefe investigador del equipo experimental del Laboratorio de Propulsión Jet, en Pasadena, California, ha manifestado que el tiempo de demora en la ida y vuelta de las radioseñales, causado por la gravedad del Sol. ha robustecido la teoría establecida por Einstein hace 54 años.

Esto arroja eludas sobre las más recientes teorías, tal como la de los doctores Charles Brans y Robert H. Dicke, que opinan que la formulación de Einstein alrededor de los efectos de la gravedad, sobre las señales de luz y radio, puede tener un error de un siete por ciento.

"Nuestros experimentos hasta la fecha —dice el doctor Anderson—, muestran que las predicciones de Einstein son correctas, dentro de un error del dos al cuatro por ciento". Las mejores mediciones obtenidas

hasta ahora indican un máximo de demora de alrededor de 204 microsegundos para el Mariner VI, comparado con los esperados 200 microsegundos usando la teoría de Einstein.

Retardo de la señal

El retardo efectivo de la señal, en la demora máxima, correspondió a alrededor de tres décimas de kilómetro por segundo. En cuanto al mayor tiempo transcurrido para la ida y vuelta de la radioseñal, fue de 43 minutos, transmitida desde la estación localizadora de Goldstone, en el desierto de Mojave, para cualquiera de los Marinéis VI o VII.

Los investigadores han efectuado varios centenares de mediciones, incluyendo las de los dos Mariners, que en la actualidad describen amplias órbitas alrededor dc4 Sol, después de completar sus satisfactorias misiones en Marte en el verano de 1969. Los descubrimientos hallados fueron informados oportunamente en la conferencia de pruebas experimentales de teorías gravitacionales celebrada en el Instituto Tecnológico de California.

La teoría general de la relatividad de Einstein sostiene que la velocidad de la luz (300.000 kilómetros por segundo) debería retardarse en el campo gravitacional del Sol: en consecuencia lo mismo debería suceder con las señales de radio.

El análisis de las señales de los Mariners comenzó poco después de que dichos navios espaciales finalizaron su tarea específica en Marte, en agosto de 1969, y continuarán a lo largo de todo 1971.

Las lecturas de las señales de los Mariners fueron procesadas por computadoras de laboratorio, habiéndosele dado particular importancia a las observaciones obtenidas durante la primavera de 1970, cuando las señales de radio pasaron a un millón y medio de kilómetros de distancia de la superficie del Sol.

Comprobación de la teoría

Los experimentos constituyen una cuarta prueba de la teoría general de la relatividad, propuesta ya en 1964 por Muhleman y el doctor Irwin Shapiro, del Instituto de Tecnología de Massachusetts.

Einstein —quien en 1916 anticipó su teoría que corregía en parte la anterior de Isaac Newton— propuso tres métodos para probar su afirmación. Uno, que la frecuencia de los rayos de luz desde estrellas compactas desvía hacia el rojo del espectro. Otro, el encurvamiento de los rayos de luz desde distantes estrellas cuando pasan por el campo gravitacional del Sol. Y, por último, la medición de los ligeros cambios en la órbita de Mercurio alrededor del Sol, que fue considerada válida hasta 1966.

Entonces, Dicke y otros investigadores de la Universidad de Princeton determinaron que el Sol no es perfectamente redondo, sino ligeramente achatado en los polos, lo que Dicke considera suficiente para invalidar la predicción de Einstein sobre los cambios orbitales de Mercurio, en un diez por ciento.

Error de la fórmula

Asimismo, Brans y Dicke teorizan que si existió un error en la fórmula orbital de la teoría de Einstein, su predicción acerca del tiempo de demora de la luz o de las señales de radio podrían también tener un error de un siete a un diez por ciento; pero los datos proporcionados por los Mariners indican que éste no es el caso, afirma categóricamente Anderson.

El año y medio de serie de experimentos es el comienzo de las pruebas científicas más remotas conducidas hasta ahora por el Laboratorio de Propulsión de Pasadena. De la antena de Goldstone las señales de radio son emitidas en un estrecho rayo con más de 200.000 vatios de potencia, y a medida que impactan en la antena del navío espacial que se aleja en el espacio, las señales impulsan un emisor que devuelve amplificadas dichas señales a la estación rastreadora.

La tarea ejecutada por el Deep Space Network ha sido mejorada de tal modo que el tiempo transcurrido puede ser medido *dentro del millonésimo de segundo, o menos.* De esta manera los radioastrónomos y los técnicos rastreadores pueden establecer la distancia actual de cada navío espacial *con una precisión de 30 metros sobre una distancia de 400 millones de kilómetros.*

(Periodística)

ANSIEDAD POR UNA FALSA ALARMA NUCLEAR

Numerosas estaciones de radio y televisión interrumpieron el 20 de febrero sus transmisiones por un breve período, al recibir por error una supuesta declaración presidencial de "emergencia nacional atómica", que ocasionó ansiedad y confusión en todo el país. Sin embargo, la mayoría de las estaciones, que no creyeron en el mensaje, siguieron transmitiendo normalmente.

Muchas de las emisoras que dejaron de transmitir difundieron la advertencia, lo que desató una ola de llamadas telefónicas de oyentes alarmados y en algunos casos presas del pánico, temerosos de que el país hubiese sido atacado.

En Washington, las autoridades informaron que el secretario de Defensa, Melvin Laird, dispuso una investigación inmediata del incidente.

Bajo el sistema de alarma nuclear imperante, sólo el presidente puede

disponer o cancelar el alerta. Al ser interrogado cuando salió el mensaje erróneo, la Oficina de Prensa de la Casa Blanca declaró que "no ha venido nada del presidente".

El Comando Aéreo Estratégico también hio caso omiso de la advertencia y no despachó ningún avión de contraataque después de recibirla.

El mayor Bill Corbin, director de información del Comando Estratégico Aéreo en Omaha (Nebraska), declaró: "Lo único que sabemos es lo que leimos en la teletipo de las agencias noticiosas. El estado de alerta era estrictamente para estaciones de radio. Aquí, en el Comando, no hicimos nada."

El error fue atribuido a un técnico civil del Ejército que utilizó una cinta equivocada durante una prueba semanal del sistema nacional de advertencia de defensa nacional. La cinta empleada no explicó que se trataba de una prueba.

La advertencia fue transmitida directamente por los hilos de The Associated Press y United Press International en su servicio noticioso para radio. El técnico se encontraba en el Centro Nacional de Advertencia de Cheyenne Mountain, cerca de Colorado Springs; unas 2.500 estaciones participan en el programa.

El mensaje fue transmitido a las 9.35 y cancelado finalmente a las 10.13, después de haber fracasado dos intentos para anularlo, por falta del código adecuado.

En Cheyenne Mountain, L. I. Smoyer, un civil a cargo del Centro de Advertencia Nacional, dijo que un empleado del Departamento del Ejército había sido el responsable de la transmisión falsa.

Smoyer expresó: "Lo único que puedo decir es que ocurrió sin querer. Consistió simplemente en pasar la cinta con el mensaje por el teletipo emisor".

Cheyenne Mountain es la sede del Comando de Defensa Aérea norteamericana, pero las autoridades afirmaron que había personal del Ejército involucrado en el episodio, porque el Centro es controlado por el Comando de Comunicaciones Estratégicas del Ejército.

Un vocero de la empresa American Telephone and Telegraph Co., en Colorado Springs, que sirve al Centro y arrienda los hilos utilizados por las agencias de noticias, declaró que es la primera vez que falla el sistema en escala nacional desde que comenzó a regir hace más de diez años.

A las 9.50, la AP, al recibir un mensaje de la American Telephone and Telegraph, emitió un despacho urgente que aclaraba que se hiciera caso omiso de la advertencia.

A las 9.59 el Centro intentó por segunda vez levantar el estado de

alerta, pero sólo a las 10.13, hora del Este, logró transmitir la cancelación.

(Periodística)

LOS AMINOÁCIDOS DEL METEORITO DE MURCHISON SON EXTRATERRESTRES

La primera identificación positiva de aminoácidos de origen extraterrestre, confirmada por una batería de pruebas de laboratorio, ha sido hecha por científicos del Centro de Investigación Ames, de la NASA, en Mountain View, California.

El hallazgo, según informa el doctor Cyril Ponnamperuma, del Centro Ames, es probablemente la primera evidencia concluyente de una evolución química extraterrestre y de la existencia de procesos químicos que precederían al origen de vida.

Los aminoácidos, uno de los principales elementos constitutivos de las células vivientes, fueron encontrados en abundancia en el meteorito que cayó próximo a Murchison, Victoria, Australia, el 28 de setiembre de 1969.

El trabajo de investigación fue hecho sobre material tomado del meteorito cuyo impacto se observó cerca de Murchison, el que fue reconocido como de clase II condrito carbonoso y puede proceder, según los científicos, de la faja de asteroides.

Dicho descubrimiento, destaca el doctor Ponnamperuma, presenta tres aspectos principales: es una nueva y firme evidencia para la teoría de la evolución química, sugiere la posible existencia de vida en otras partes del universo como resultado de la evolución química y puede proporcionar un nuevo ordenamiento para la investigación del origen de la vida sobre la Tierra y en otros sitios del universo.

La teoría de la evolución química expresa que, comenzando con los elementos básicos del universo primitivo, varios tipos de descargas de energía originaron muchas más complejas moléculas químicas por desarrollo evolutivo y que después de centenares de millones de años de esa evolución química aparecieron moléculas muy complejas, las cuales podrían reproducirse ellas mismas, y por lo tanto ser consideradas las primeras formas de vida.

Los aminoácidos son constituyentes básicos de las células vivientes. No obstante, los aminoácidos hallados en el meteorito de Murchison no parecen ser de origen biológico ni tampoco las otras moléculas complejas (varios hidrocarbonos) también descubiertas en dicho meteorito.

De cualquier manera, la presencia de estos aminoácidos no biológicos indicaría que la estructuración de elementos de vida, tales como los aminoácidos, puede originarse por medios químicos naturales y que

estas complejas moléculas pueden formarse lejos de la Tierra, en otras partes del sistema solar, y presumiblemente en otras partes del universo.

Los científicos piensan que los planetas del sistema solar, incluyendo la Tierra, se formaron hace 4,5 mil millones de años de una nube de gas interestelar; y el meteorito de Murchison, como virtualmente todos los otros meteoritos, tiene la misma edad.

El encuentro de aminoácidos y otras complejas moléculas orgánicas en el mencionado meteorito sugiere firmemente que estos complejos materiales de vida han estado presentes desde el período de la formación de la Tierra.

El descubrimiento del Centro de Ames no es la primera comunicación referente a la presencia de aminoácidos e hidrocarbonos en meteoritos, aunque las anteriores fueron severamente criticadas por el hecho de que los materiales biológicos podían haber entrado en contacto con el meteorito después de su impacto con nuestro planeta.

Aunque la contaminación terrestre del meteorito de Murchison no puede ser rigurosamente descartada, su caso difiere en razón de que una gran cantidad de pruebas señalan su origen no-biológico y no-terrestre, como consecuencia de la precisa identificación efectuada en el trabajo del Centro de Ames.

Sobre veinte aminoácidos los investigadores hallaron cinco que se encuentran normalmente en las células vivientes, y junto con aquéllos descubrieron otros once aminoácidos —componentes estructuralmente cercanos a la identidad de los aminoácidos que forman las proteínas— que no cumplen un papel funcional en los organismos vivientes.

Más evidencias aún del origen no-biológico y no-terrestre es que algunos tipos de hidrocarbonos biológicos fueron también encontrados mezclados con hidrocarbonos no-biológicos y se encontraban en una proporción similar a la hallada en experimentos de laboratorio sobre un proceso simulado de evolución química, realizados por el doctor Ponnamperuma.

Finalmente, una elevada proporción del isótopo carbono 13 fue hallada mucho mayor que la que hubiera sido encontrada en material biológico perteneciente a nuestro planeta, ya que los organismos de la Tierra contienen relativamente muy poco carbono 13.

La identificación de los materiales en el meteorito de Murchison fue hecha por cromatografía en fase gaseosa combinada con espectrometría de masa, uno de los métodos más precisos conocidos para la exacta identificación de productos químicos complejos.

(Periodística)

GRAN BRETAÑA

EQUIPOS PARA YACHTING Y MOTONÁUTICA

Las navegantes se valen ahora de las últimas técnicas científicas para sobreponerse a los elementos, y en la Exposición de Yachting y Motonáutica celebrada este año en Londres, del 6 al 16 de enero, se expusieron numerosos equipos para el deportista y el profesional de la navegación.

Un nuevo instrumento, que suscitó particularmente la atención, es el Medidor de Eficiencia producido por la firma Barón Instruments Ltd. En un dial proporciona una lectura directa acerca de si la eficiencia de un velero ha aumentado o disminuido como resultado de determinado cambio de la orientación de las velas, vale decir, del gobierno del barco. Esto puede resultar vital en una regata. Por ejemplo, si el navegante dispone sólo de indicadores de la velocidad del viento y advierte que el yate aumenta de velocidad al modificarse la orientación de las velas, esto no significa necesariamente que el yate esté navegando mejor, pues el viento puede haber aumentado en el momento en que se efectuó el ajuste. En consecuencia, resulta muy difícil saber si el ajuste fue para mejor o para peor. El Medidor de Eficiencia Baron coteja y relaciona las lecturas de velocidad del viento y del agua entre sí y proporciona inmediatamente una indicación acerca de si la eficiencia ha aumentado o decrecido. Sin una indicación de este tipo, el navegante sólo puede confiar en sus años de experiencia en el timón. Tales medidores están prohibidos en ciertas regatas, pero muchos navegantes y proyectistas de barcos pueden utilizarlos para determinar cuál es la mejor orientación de las velas de un yate particular en condiciones determinadas y, posteriormente, aplicar en las regatas los conocimientos así adquiridos. El Medidor de Eficiencia funciona en conjunción con indicadores de la velocidad del viento y la velocidad del agua.

(Informativo)



HERIBERTO SAAVEDRA

Teniente de Navío I. M.

Falleció el 24 de agosto de 1970

El teniente de navío Heriberto Saavedra ingresó en la Armada el 26 de enero de 1944, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a Guardiamarina el 16 de noviembre de 1948.

Ascendió a teniente de navío el 31 de diciembre de 1954 y pasó a situación de retiro el 25 de marzo de 1955.

Sus principales destinos en actividad fueron: Batallón N° 1 de Comunicaciones, Base Naval de Puerto Belgrano, Escuela Naval Militar, Escuela de Aplicación de I.M. y Dirección General del Personal.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de navío Guillermo N. Franciulli en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina y con profunda emoción, asumo con el espíritu entristecido la penosa responsabilidad de despedir los restos mortales de quien fuera el teniente de navío Heriberto Saavedra, rindiendo un homenaje a su memoria.

Corría el mes de enero del año 1944 cuando las puertas de la Escuela Naval Militar recibieron su vocación y su entusiasmo, para brindarle luego el crisol donde se formó como profesional competente y como hombre de bien.

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.

De los que ahora seguimos sus huellas, muchos no lo conocieron y algunos en fugaz entrevista apenas llegaron a vislumbrar su hidalguía y su profunda vocación naval.

Sean estas palabras las postreras que la Armada le dedica al teniente de navío Heriberto Saavedra, rogando a Dios que premie con eterna paz y descanso las virtudes personales que lo acompañaron en vida y que los que lloran su pérdida tengan el consuelo de la resignación.



RAMÓN E. GOYA

Capitán de Fragata Médico

Falleció el 13 de noviembre de 1970

El capitán de fragata médico Ramón L. Goya ingresó en la Armada el 10 de julio de 1919 como cirujano de primera.

Pasó a retiro en 1943 como cirujano subinspector (actual capitán de fragata).

Desde la cátedra de Higiene Aeronáutica y del gabinete psicofísico sirvió a la Aviación Naval en sus primeros pasos, recibiendo a su retiro el reconocimiento de la Marina de Guerra como fundador de la Aviación Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata odontólogo Francisco Belda, en nombre de la Armada Nacional

Una ley que todos debemos cumplir nos reúne en este momento para dar nuestro último adiós al señor capitán de fragata médico Dn. Ramón Estanislao Goya.

La Armada Argentina acompaña el sentimiento de sus deudos, compañeros y amigos y viene a expresarlo por mi intermedio. Tal la dura y dolorosa laica que nos recuerda que la vida llena de éxitos y goces, o de luchas, y amarguras, está regida por algo intangible y superior que también le da término y cuando ello ocurre su manifestación nos emociona y llena de dolor, permitiendo no obstante que esa congoja nos haga reflexionar sobre muchas cosas que en otros momentos pasan inadvertidas a nuestros espíritus.

El doctor Goya está reconocido romo uno de los precursores de la Aviación Naval, contemporáneo del vuelo clel "Plus Ultra", hecho que nos habla de una época romántica y caballeresca que hoy estamos en trance de perder para siempre.

Vaya en este postrer homenaje el reconocimiento de la Armada hacia el hombre que siguiendo una doble vocación abrazó el camino del mar al mismo tiempo que el de la medicina y la incipiente aviación naval, a las cuales, con su permanente entusiasmo, contribuyó a dotar del prestigio que las caracteriza en nuestros días.

Doctor Goya: Con profunda emoción y respeto despido vuestros restos mortales; que el vacío producido por vuestra partida sea compensado por el recuerdo de vuestras nobles acciones; que la cristiana resignación gane prontamente los corazones de vuestros deudos *y* que el Altísimo os reciba en su eterna gloria.



JULIO E. ZAYALLA

Capitán de Corbeta

Falleció el 16 de noviembre de 1970

El capitán de corbeta Julio E. Zavalla ingresó en la Armada en 1924 como cadete de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina en 1929.

En 1933 se recibió de piloto aviador naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Ariel Seghesso Flores, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina se hace presente para despedir, por mi intermedio, al capitán de corbeta Julio E. Zavalla, quien por voluntad del Altísimo nos ha dejado para emprender su último vuelo.

Triste es mi cometido, pero lo que más apena mi espíritu es no poder alcanzar a reflejar en estas pocas palabras, en su total dimensión, la personalidad de este brillante oficial de marina que en su paso por la Institución y a través de los destinos en los que le tocó actuar, dejó un recuerdo en el que privó la caballerosidad y la hombría de bien.

Su foja de servicios nos lo muestra como un marino distinguido y un hombre cabal.

Por eso, en un postrer homenaje, la Armada se inclina reverente ante este hijo que la sirvió con honor y lealtad permanente y que contribuyó con su dedicación y con su ejemplo a formar el grupo humano que hoy constituye su base fundamental.

Y este grupo humano actual, del cual formo parte y al que represento, reconoce plenamente el afán de este verdadero pionero de la aviación naval, que supo materializar en legado todas sus inquietudes profesionales.

Si la vida es el conjunto de acciones que regulan la conducta de los hombres, la suya estuvo signada por un profundo sentido del deber, del honor y de la dignidad humana.

No es fácil aceptar a Dios en las contradicciones de la vida; por eso es sumamente difícil pedir a sus seres queridos resignación y fe, pero lo que sí constituye nuestro deber, como auténticos cristianos, es elevar nuestras plegarias por su eterno descanso.

Señor capitán de corbeta don Luis E. Zavalla: ruego a Dios que reciba vuestra alma en su seno.



FRANCISCO SCHIAFFINO

Capitán de Corbeta

Falleció el 20 de diciembre de 1970

El capitán de corbeta Francisco Schiaffino nació en la Capital Federal, el 13 de marzo de 1903.

Luego de efectuar los cursos de la Escuela de Mecánica de la Armada, ingresó en la Escuela Naval en el año 1922 y egresó en 1927 con el grado de ingeniero maquinista de 3ª.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Alférez Mackinlay», «Catamarca», «Almirante Brown» y «Moreno», desempeñándose además como profesor en la Escuela Naval.

En 1942 pasó a situación de retiro y al año siguiente fue designado secretario general del Consejo Nacional de Educación, durante la intervención del almirante Gully. Asimismo, fue gerente técnico de los Astilleros Astarsa.

En nombre de la Comisión Directiva y de su Dirección, el Boletín del Centro Naval da su postuma despedida al camarada consocio desaparecido, rogando a Dios quiera recibirlo en su seno.



AGUSTÍN RICARDO PENAS

Almirante

Falleció el 25 de diciembre de 1970

El almirante Agustín Ricardo Penas egresó de la Escuela Naval en el año 1931.

Los cargos que desempeñó fueron múltiples e importantes, entre ellos los comandos del rastreador «Bathurst», destructor «Córdoba», cañonera «Rosario», fragata «Heroína», crucero «Almirante Brown», 2ª División de Cruceros y la jefatura del Taller de Marina de Dársena Norte.

Asimismo, fue director general de Navegación e Hidrografía y de Administración Naval. Durante los años 1959 a 1961 fue comandante en jefe de la Flota de Mar y como culminación de su brillante carrera ocupó el más alto cargo profesional de la Armada: el Comando de Operaciones Navales.

Entre 1959 y 1963 fue digno presidente de nuestro Centro Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante León Mario Scasso, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, cumplo con el honroso aunque penoso deber de despedir los restos mortales del señor almirante don Agustín Ricardo Penas.

La amarga e inesperada noticia de su muerte nos ha conmovido profundamente.

Quienes lo liemos conocido a lo largo de su paso por la institución naval, hemos reconocido y admirado sus virtudes de gran camarada, almirante y caballero del mar. Ya desde 1931, en que honró el uniforme de guardiamarina, dejó entrever sus relevantes cualidades, que lo destacarían después como un hombre de imponderables valores para el ejercicio de junciones profesionales que realizó con las mayores garantías de éxito.

Sereno, tolerante pero firme, supo siempre asumir con plenitud sus responsabilidades, frente a todo tipo <le situaciones, muchas veces delicadas y complejas, en los difíciles años en que le tocó desempeñar sus más elevadas jerarquías.

Fue marino cabal. Amó el mar y a nuestra Armada y nunca dejó entibiar los lazos que lo ligaban a su vocación; así lo vimos durante largos años presidir el Instituto Browniano, a través del cual siguió honrando a nuestro gran Almirante.

Consideró a su propio ser como una nave a la que debía conducir a seguro puerto; supo empuñar su timón y con acertado gobierno no le permitió nunca apartarse de su ruta. Así lo vimos llegar, airoso, al puerto de sus aspiraciones profesionales.

Su recuerdo nos sugerirá siempre fidelidad a las enseñanzas de su vida fecunda, ya que para él la virtud fue un triunfo del espíritu; su calidad de marino, honra; el éxito, satisfacción sin jactancia; y la Marina, hogar.

La providencia Divina, en sus insondables designios, ha dispuesto llamarlo al descanso eterno, cuando aún se hallaba pletórico de entusiasmo y dispuesto como siempre a continuar dando satisfacción a su vocación de servicio.

La Armada Argentina se recoge hoy, para pedir al Dios de los Ejércitos el justo reconocimiento a los méritos que en vida acumuló.

¡Almirante Penas, que Dios os tenga en su gloria!

Palabras pronunciadas por el vicealmirante Jorge A. Desimoni en nombre del Centro Naval

En nombre y representación del Centro Naval, sus asociados, la Comisión Directiva y en el mío propio, asumo la triste responsabilidad de despedir los restos mortales del dignísimo consocio y ex presidente de nuestra institución, el señor almirante don Agustín R. Penas.

Lamento la ausencia de la Capital de nuestro presidente, quien sin lugar a dudas hubiera hecho de estas palabras, dado su exquisito verbo y sensibilidad, el medio de transmisión que nos presentara, en este sentido homenaje, la exacta imagen del hombre y camarada desaparecido, haciendo la merecida justicia a sus relevantes condiciones de caballero y hombre de armas.

Por esa ausencia, ocupa la tribuna quien les habla y se excusa públicamente de la dificultad que le significa en estos momentos expresar con palabras lo que el corazón realmente siente.

Todos conocemos muy bien la magnífica trayectoria del señor almirante Penas como hombre de mar; sabemos los que alguna vez tuvimos la suerte de servir a sus órdenes, de su exquisita sensibilidad humana; de su capacidad como marino y de su constante preocupación por el bienestar de su gente; siempre tenía tiempo para la búsqueda de una solución o de una ayuda, según se le requiriera. Su deseo del bien, su siempre demostrado cariño por la institución, su historia, su futuro, a la que nunca le retaceó un esfuerzo y a la que en toda hora sirvió con lealtad y decisión, aun en horas muy difíciles del quehacer nacional, al extremo de sufrir cárcel y privaciones, hablan de su voluntad de hacer, de sus ansias de libertad, de sus deseos de dar siempre, por el prójimo, por sus amigos, por sus colaboradores.

En suma, es la imagen total, es la idea resumida de una realización plena en aras de nobles objetivos, sintetizada en su capacidad profesional, que le permitió alcanzar la más alta jerarquía; en su hombría de bien, que hizo que conquistara amigos que hoy sienten su ida; en sus condiciones de hombre de familia, que le permitieron responder plenamente a las exigencias de esposo y padre ejemplar. Por ello, en vida, sus camaradas y amigos lo buscaban; por ello hoy sus camaradas, amigos y familiares lo lloran.

De su rico curriculum se extrae un párrafo que dice que fue condecorado por cuatro países; yo agrego: esta apretada síntesis de su vida y condiciones es otra condecoración; es la que hace a la verdadera expresión del espíritu, la que se lleva en el corazón y la que le significará el ganado mérito para que el Buen Dios lo tenga en su reino en un lugar de privilegio, donde goce de la paz y el descanso merecidos.



ALFREDO RUBEN TOLEDO

Teniente de Navío

Falleció el 2 de enero de 1971

El teniente de navío Alfredo Rubén Toledo ingresó en la Armada como cadete de la Escuela Naval el 18 de enero de 1951 y egresó el 30 de octubre de 1956 como guardiamarina. Ascendió a teniente de navío el 31 de diciembre de 1965.

Sus principales destinos fueron: «Bahía Thetis», «Almirante Brown», «General Belgrano», Fuerza de Fragatas, «Diaguita», Escuela de Aplicación para Oficiales», «Comandante General Zapiola», Servicio de Hidrografía Naval, «La Argentina», Escuela de Mecánica de la Armada, «Piedra Buena» y «Buenos Aires».

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de navío Carlos D'Elía, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Nacional y de la Promoción 83, cumplo el penoso deber de despedir los restos de un camarada y amigo que el destino nos arrebatara en la plenitud de su vida.

Carácter firme y sentimientos nobles, forjados en la dura escuela del mar, hicieron de él un eficiente oficial lo que dejó traslucir a través de las unidades en que prestó servicios y en las que dejó huellas indelebles de su paso, merced a un tesonero afán de hacer simplemente mejor todas las cosas.

Su constante y sincera vocación por el mar fue el eje de su vida y como caballero de armas, hizo un culto de las virtudes que enorgullecen al hombre.

Su paso por la Armada queda lleno de jalones a lo largo de nuestra patria, porque independientemente del celo y el cariño puesto en lo profesional, supo por su espíritu simple y puro, granjearse la estima y el respeto de sus camaradas de armas.

Su inscripción en el cenotafio de la Armada será hecha con aquel que vivió con su mente y su alma en el mar y a quien entregó su último hálito de vida.

¡Alfredo Rubén Toledo, descansa en paz!



JUAN PEDRO DELUCCHI

Capitán de Fragata

Falleció el 10 de enero de 1971

El capitán de fragata Juan Pedro Delucchi ingresó en la Armada el 14 de marzo de 1901, como cadete de la Escuela Naval.

El 26 de julio ele 1929 pasó a situación de retiro.

Entre los numerosos buques en que prestó servicios están el «Garibaldi», «Moreno», «Presidente Sarmiento» y «Mackinley»; además, se desempeñó en el Servicio de Hidrografia Naval, en la Prefectura Naval y en la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Francisco García, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina, por mi intermedio, se hace hoy presente para despedir los restos del señor capitán de fragata Juan Pecho Delucchi.

A los 88 años se ha extinguido la vida de uno de nuestros más antiguos camaradas.

Su ingreso a la Escuela Naval se produjo en marzo de 1901. A partir de entonces se inicia su carrera durante la cual, entre todas las actividades que desarrolló, merece mencionarse su dedicación a trabajos y estudios ele Hidrografía Naval.

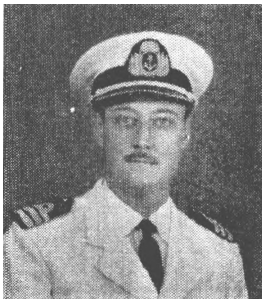
Es larga la lista de destinos en que cumplió sus servicios, muchos de cuyos nombres ya pertenecen a la Historia Naval.

En los últimos años de su permanencia en actividad fue juez de Instrucción de la Capital Federal, ocupó distintos cargos de la Prefectura Naval Argentina y llegó a ser director ele la Escuela Nacional ele Pilotos y Maquinistas Navales.

Hoy, que la ley inexorable nos arrebató a nuestro camarada, poco es lo que pueden expresar las palabras para reflejar su pérdida.

Sólo nos cabe, en estos dolorosos instantes, acatar con resignación cristiana la voluntad suprema.

Elevemos pues nuestros pensamientos a su memoria y roguemos a Dios que lo acoja en paz y lo guarde eternamente en su gloria.



HUGO JOSÉ PERETTI

Capitán de Fragata Auditor

Falleció el 10 de enero de 1971

El capitán de fragata auditor Hugo José Peretti ingresó en la Armada el 19 de abril de 1944, con el grado de teniente de fragata auditor.

Ascendió a capitán de fragata auditor el 31 de diciembre de 1954. Luego de desempeñar funciones como retirado en servicio, pasó a retiro efectivo el 1° de enero de 1970.

Sus principales destinos fueron: Escuadrilla de Mar, Estado Mayor General Naval, «Bahía Thetis», Consejo de Guerra Permanente para Suboficiales, Clases y Tropa, Flota de Mar, Auditoría General de las Fuerzas Armadas, Dirección General del Personal y Dirección de Obra Social Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Carlos Yakas, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la Armada tengo la penosa pero ineludible misión de despedir los restos del que en vida fuera el capitán de fragata auditor don Hugo José Peretti, que envuelve en su duelo, además de sus familiares, a sus camaradas en cuyos buques, bases y direcciones el extinto jefe fue una figura de inestimables condiciones de caballero y de hombre de bien.

Su vocación y su título de abogado, obtenido en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, lo impulsaron a ingresar a nuestra marina e inicia en abril de 1944 su trayectoria, dejando surcos permanentes de sus inquietudes profesionales, contribuyendo con su dedicación y con el ejemplo a formar el grupo humano que constituye la base fundamental de nuestra armada.

Producido su retiro de las filas, ello no fue óbice para que continuara al servicio de la institución, impartiendo los conocimientos y enseñanzas de su larga experiencia en el quehacer diario, con el mismo cariño que lo hicieron acreedor al respeto y estima de quienes lo rodeaban.

Señor capitán de fragata auditor don Hugo José Peretti:

La Armada Argentina os despide y ruega al Altísimo que dé descanso eterno a vuestra alma y resignación a los que lloran tan irreparable pérdida. Amantísimo padre, fiel esposo, camarada, ¡descansa en paz!



ALFREDO JUAN JOB

Capitán de Navío I. M.

Falleció el 12 de enero de 1971.

El capitán de navío I.M. Alfredo Juan Job nació el 27 de mayo de 1899. Ingresó en el Colegio Militar el 1° de marzo de 1918, revistando en el Ejército Argentino hasta el 25 de abril de 1935 en que, con el grado de capitán, pasó el nuevo Cuerpo de Artillería de Costas, hoy Infantería de Marina. En 1945 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: 1ª Región Naval, Regimiento 1 de Artillería de Costas, Batallón 1 de Infantería de Marina, Batallón 3 de Infantería de Marina. Regimiento N° 1 Antiaéreo, Comando de Infantería de Marina, Edecán Naval del Presidente de la Nación *y* Secretaría de la vicepresidencia de la Nación.

Asimismo fue profesor de Táctica en la Escuela Naval Militar y en el Curso de Aplicación de Oficiales de Infantería de Marina.

Luego de su retiro desempeñó el cargo de administrador general de los Ferrocarriles del Estado.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío José Rodríguez, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Nacional despide hoy por mi intermedio los restos del señor capitán de navío de Infantería de Marina don Alfredo J. Job.

Es muy difícil, por no decir imposible, condensar en unas pocas líneas lo que significan en la vida de un hombre los años dedicados al Servicio de las Fuerzas Armadas de su país. Es algo que absorbe totalmente y atenúa el resto de los actos de su vida y que por sobre todo perdura indefectiblemente, en afectos, recuerdos y amigos hasta el fin de sus días.

Quizá lo más fácil de determinar sean los datos cronológicos que, desprovistos de la vida, emoción y color del relato circunstancial, sólo pueden situar en el tiempo a los que hayan vivido esas mismas épocas, o servir para que los que conozcan escenarios similares, puedan reconstruir todo ese mundo de sacrificios, trabajo, satisfacciones, alegrías y renunciamiento.

El capitán Job perteneció al Ejército Argentino hasta el año 1935, en que con el grado de capitán pasó al naciente Cuerpo de Artillería de Coitas, hoy Infantería de Marina.

Sus conocimientos, experiencia y vocación fueron parte entonces de esa contribución inicial que generó esa tan importante rama de las fuerzas de mar.

Con el grado de teniente de navio

se desempeñó en la primera Región Naval y en el Regimiento de Artillería de Costas y en el de capitán de corbeta, y como jefe de batallón 1, navegó largamente en los acorazados llevando los distintivos del nuevo Cuerpo a otros países.

Pasó a situación de retiro en 1945 completando casi 30 años de vida militar, la mitad de los cuales al servicio de la Armada.

Como aporte concreto de sus conocimientos y experiencia es de notar su designación como profesor de Táctica en la Escuela Naval Militar y luego en el Curso de Aplicación de Oficiales de Infantería de Marina.

Como dije antes, es muy difícil volcar en una fría enumeración de destinos todo el significado de ello en la vida del capitán Job y valorar su contribución en la evolución de la Armada. Sólo recordemos que en el fondo la Armada misma es la suma de los años de dedicación de todos los hombres que como el capitán Job le dieron lo mejor de sus esfuerzos. Es por ello que estas palabras son fundamentalmente una expresión de reconocimiento a su labor y el deseo de que el Altísimo lo acoja en su seno.



ERASMO MACCHI ZUBIAURRE

Capitán de Fragata

Fallecí6 el 12 de enero de 1971

El capitán de fragata Erasmo Macchi Zubiaurre ingresó en la Armada el 22 ele marzo de 1906, como aspirante de la Escuela de Mecánica de la Armada .

Ascendió a guardiamarina el 17 de marzo ele 1911 y a capitán de fragata el 1° de julio de 1930.

Luego de desempeñar funciones como retirado en actividad, pasó a situación de retiro efectivo el 1° de octubre de 1963.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Libertad», «25 (le Mayo», «Presidente Sarmiento», «Broun», «9 de Julio», «Buenos Aires», «Paraná», «1° de Mayo», «Belgrano», «Independencia», «Querandí», «Guardia Nacional», «Patria», «Azopardo», «Fueguino», «Rivadavia», «Ministro Ezcurra», Escuela de Aplicación para Oficiales. «La Plata», «Catamarca», «Pueynedón», «Río Negro», «Entre Ríos» y Grupo de Rastreadores.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata J. B. Günther, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Nacional tributa hoy su postrer homenaje al capitán de fragata don Erasmo Macchi Zubiaurre quien, luego de servir a la Patria durante más de cuatro décadas en las cubiertas y en los puentes de sus naves. ha tomado el rumbo hacia el último fondeadero. Contribuyó, como tantos otros, a refirmar la presencia de la Argentina en el mar, mediante el trabajo abnegado y silencioso del diario vivir en este medio, no pocas veces hostil, pero siempre tan querido por todos los que han ligado sus vidas a él.

Los destinos del capitán Macchi Zubiaurre en la Armada fueron numerosos y diversos. Evocan imágenes de buques que en un tiempo fueron orgullo de los argentinos, y que ya no surcan nuestras aguas, o que han legado su nombre a unidades más modernas. Han evolucionado las naves y los medios que ellas transportan, pero lo que ha permanecido inmutable desde los comienzos de la profesión naval son las exigencias que ésta formula a los hombres que tripulan y comandan a esas naves.

Repetidas fueron las oportunidades en las que el capitán Macchi Zubiaurre ejerció las funciones del comando en el mar, funciones en las que la responsabilidad llega a su máxima expresión sin tolerancias humanas, funciones que demandan la entrega total

e incondicionada del individuo a su misión. En sus últimos años tuvo la satisfacción de revivir junto a su nieto las emociones de los primeros pasos de la carrera naval. Este joven cadete, que se apresta a seguir la estela del abuelo, tendrá siempre en su recuerdo el ejemplo que alienta para perseverar, tomando a su cargo el honroso desafío de emular y aun superar a su predecesor.

Una vida plena, en la que el mar fue siempre anhelo y también fuente inagotable de recuerdos y luchas, sinsabores y triunfos, ha llegado plácidamente a su término terrenal, como cuadra a los hombres de bien que, con la conciencia en paz por el deber cumplido sin retaceos, se presentan a la Suprema Lista Mayor. En ruego silencioso, como lo hacen los marinos, pidamos al Altísimo que conceda cristiana resignación a sus deudos, que otorgue a su alma luchadora el eterno descanso, y que el ejemplo del capitán Macchi Zubiaurre ilumine la senda de quienes le sucedieron y sucederán en el servicio de la Patria en el mar.



ARMANDO CORREA URQUIZA

Capitán de Navío Contador

Falleció el 24 de enero de 1971

El capitán de navío contador Armando Correa Urquiza ingresó en la Armada el 24 de lebrero de 1911, como auxiliar contador.

Ascendió a guardiamarina el 10 de octubre de 1914 y a capitán de navío el 9 de octubre de 1945, estando en situación de retiro activo.

Sus principales destinos fueron: «San Martín», «Azopardo», «Patria», «Chaco», «Moreno», «1° de Mayo», «Buenos Aires», «Pampa», «Rivadavia», 3ª Región Naval, Base Naval Río Santiago, Dirección General Administrativa y Secretaría del Ministerio.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío contador Aldo Marchesotti, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la Armada Argentina tócame asumir hoy la penosa misión de despedir a quien en vida fuera el señor capitán de navío contador don Armando Correa Urquiza.

Difícil resulta expresar plenamente y en su total dimensión la personalidad de tan brillante oficial de Marina, que a través de su vida naval ha dejado la estela imborrable de una trayectoria de laboriosidad fecunda y silenciosa que ha sido ejemplo para las generaciones que le sucedieron.

Integró las planas mayores de varios de los buques de nuestra Armada, y ocupó asimismo puestos trascendentes para su escalafón, en el que demostró su capacidad e infatigables ansias de servir a la institución a la que con tanto orgullo pertenecía.

Ante la voluntad de Dios en esta hora triste, la Armada Argentina le rinde su postrer homenaje, rogando al Todopoderoso lo reciba en su seno y dé a su alma paz y descanso eterno y a sus familiares cristiana resignación.



ADOLFO TUL IO POMO

Guardiamarina

Falleció el 10 de febrero de 1971

El guardiamarina Adolfo Tulio Pomo nació en San Rafael, provincia de Mendoza, el 6 de julio de 1947. Ingresó en la Armada el 24 <le enero de 1966, como cadete de la Escuela Naval. El 30 de diciembre de 1969 íue promovido a guardiamarina.

Sus servicios, los prestó en la Escuela de Aviación Naval, de la cual era alumno. Hijo y nieto de militares (su abuelo, el capitán del Ejército Argentino don Pedro P. Pomo, sufrió en 1923 un gravísimo accidente en el que pereció el piloto del avión en el que el era observador) sintió el llamado <le la tradición familiar en plena juventud, y un desgraciado accidente troncha su vida cuando recién comenzaba su carrera bajo los mejores auspicios.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el guardiamarina Miguel Isaac, en nombre de la Armada Nacional

Cumplo hoy con el triste deber de despedir, en nombre de la Armada Argentina y de sus camaradas y amigos, a quien junto con nosotros naciera desde hace cinco años a la vida militar.

Su pasaje por la institución fue breve en tiempo, pero dilatado en el cultivo de la amistad y de esa simpatía que fueron su característica.

Brillante fue su actuación en la Escuela Naval Militar, a la que ingresó en el año 1966, e igual calificativo merece su actuación a bordo del buque escuela A.R.A. «Libertad», en el que realizó el viaje de instrucción junto con sus camaradas de la promoción 98.

Desde su ingreso a la Escuela de Aviación Naval, su esfuerzo y dedicación por las actividades aéreas y el estudio de las materias profesionales tuvo un solo límite: su fallecimiento, prematuro y atroz.

Adolfo: en nuestros corazones tú ya llevas en el pecho esas alas doradas con las que tanto soñaste. Que sea éste nuestro postrer adiós y ruego al Todopoderoso que ya tenga tu alma en su santo seno.



CARLOS ENRIQUE PENSOTTI

Capitán de Fragata

Falleció el 15 de febrero de 1971

El capitán de fragata Carlos Enrique Pensotti ingresó en la Armada como cadete de la Escuela Naval en marzo de 1932 y egresó como guardiamarina en 1936.

Incorporado a la Aviación Naval, obtuvo el título de piloto aviador naval en el año 1938. En 1958 pasó a situación de retiro, a su solicitud, y posteriormente desempeñó funciones como retirado en servicio desde 1962 a 1970.

Sus principales destinos fueron, entre otros, «Presidente Sarmiento», Escuadra Aérea N° 1, Escuadrilla de Ataque y Observación, Comando de Aviación Naval y Escuadra Aeronaval N° 3.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Oscar L. Sanguinetti, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina asumo la dolorosa misión de despedir los restos mortales del señor capitán de fragata don Carlos Enrique Pensotti.

Ingresado a la Escuela Naval en la promoción N° 63 en marzo de 1952, cuatro años después realiza el viaje de instrucción en la fragata «Presidente Sarmiento», a cuyo retorno egresa como guardiamarina. Luego de un breve período de embarco, su vocación por el vuelo lo lleva a incorporarse a la Aviación Naval, siendo reconocido como piloto aviador naval en 1938. A partir de entonces cumple diversas funciones en la Escuadra Aérea N° I, Escuadrilla de Ataque y de Observación. En 1947 recibe la condecoración del "Cóndor de los Andes", otorgada por el Gobierno boliviano.

La Armada se inclina reverente en esta despedida de uno de sus hijos que la sirvió con honor y lealtad, y que contribuyó con su dedicación y ejemplo a la formación de tantos camaradas entusiastas de su misma vocación por el vuelo.

Al depositar sus restos mortales en la última inorada, rogamos al Señor Todopoderoso que conceda resignación a sus deudos queridos, y que el alma del señor capitán Pensotti descanse en la paz de su seno.



OSVALDO FERNÁNDEZ

Capitán de Navío

Falleció el 1° de marzo de 1971

El capitán de navío Osvaldo Fernández nació en Colón, provincia de Entre Ríos, el 6 de diciembre de 1878. ingresó en la Armada en diciembre de 1895 como cadete de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 3 de agosto de 1898. Pasó a situación de retiro el 26 de mayo de 1931.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Libertad», «Presidente Sarmiento», «Garibaldi», «Pueyrredón», «Belgrano», «San Martín», «Buenos Aires», «25 de Mayo», «Patria», Laboratorio Magnético de la isla de Año Nuevo, «Golondrina», «Azopardo», «Pampa», Comisión Naval en los Estados Unidos, Escuela Superior para Oficiales, Comando de las Baterías de Costa de Puerto Militar, «Guardia Nacional», «Rivadavia», «Moreno», «9 de Julio», Arsenal Río de la Plata, Escuela de Pilotos, Consejo de Guerra (vocal) y Prefectura General Marítima.

Luego de retirado fue director y presidente de los Astilleros Hansen-Puccini (S.A.), astilleros que continúan ahora su actividad con el actual nombre de ASTARSA. Asimismo, fundó la Cámara Sindical de Peritos Navales, que luego se llamaría Cámara Argentina, de la cual era presidente desde 1935 y de cuyos intereses siguió siempre ocupándose con pasión, aún pasada la alta edad de noventa años, hasta su último día.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Guillermo H. Tello, en nombre de la Armada Nacional

Tengo el penoso deber de despedir, en nombre de la Armada Argentina, los restos mortales del señor capitán de navío Osvaldo Fernández, el cual fue en vida parte de esa pléyade de hombres de acción que forjaron el basamento de la estructura moderna que se comenzó a dar a principios de este siglo a nuestra Marina.

Integró ese grupo humano que constituyó la tripulación del primer viaje de nuestra querida fragata «Presielente Sarmiento», que motivó que se afianzara el conocimiento de nuestro pabellón en todo el mundo y se respetara la calidad intelectual de sus hombres.

Fue desde los comienzos de su carrera no sólo un brillante oficial de alta preparación profesional que originó su elesignación para traer al país al acorazado «Rivadavia», sino también un pionero por su acción tesonera en las costas patagónicas, tarea que realizó a bordo de las distintas unidades navales hidrográficas afectadas al relevamiento ele esas costas.

En su legajo personal constan notas laudatorias tanto de su capacidad como de su caballerosidad y hombría de bien.

En síntesis, debo decir que con el fallecimiento del señor capitán de navío Osvaldo Fernández desaparece una de las personalidades de nuestra Institución, que nos marcará siempre el rumbo a seguir.

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de navío Italo Luciani, capitán de navío Federico G. Pitoni, capitán de corbeta Armando E. Valiente, capitán de navío Enrique Albani, capitán de corbeta ingeniero Aníbal F. Collazo, capitán de fragata Roque F. Giovanniello, contraalmirante José C. Mosso, capitán de navío Alicio E. Ogara, capitán de fragata Benigno H. de Peñalva, contraalmirante Aurelio J. Perasso, capitán de navío Víctor H. Scelso, capitán de navío Oscar R. Solari, capitán de fragata Roberto C. Zapata, capitán de corbeta I. M. Uros Zaputovich y capitán de fragata Dante G. Forte.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata bioquímico Domingo Emilio Manhesotti, tenientes de fragata ingenieros Eduardo Torcuato Bracco, Ricardo Manuel López Mayorga y Jorge Nelson Rifatti, teniente de corbeta (C) Abel Pablo Lanzavecchia, guardiamarina contador Alberto Aníbal Pérez y tenientes de fragata médicos Juan José Boetsch y Tulio Daniel Bardelli.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Teniente Norberto Raúl Baffi y subteniente Ricardo Enrique Bravo y señores Miguel Adolfo Alonso y Fernando Juan Costas.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta Francisco Schiaffino, capitán de fragata Juan Pedro Delucchi, capitán de fragata Erasmo Macchi Zubiaurre, capitán de corbeta Francisco W. Mac Donnell, capitán de navío contador Armando Correa Urquiza, capitán de fragata ingeniero electricista Cayetano Labate y capitán de navío Osvaldo Fernández.

BAJAS DE SOCIOS HONORARIOS

Por fallecimiento: Almirante Agustín R. Penas.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de navío Alfredo Rubén Toledo, capitán de fragata auditor Hugo José Peretti, capitán de navío I. M. Al-

fredo Juan Job, teniente de navío I. M. Carlos Alberto Di Masi, guardiamarina Adolfo Tulio Pomo y capitán de fragata Carlos E. Pensotti.

Por articulo 31, maso 4°, del Estatuto: Teniente de corbeta Jorge Longobardi.

Por artículo 31, incisos 4° y 5° del Estatuto: Guardiamarina Mario Osvaldo Brizzi.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Señores Eugenio F. Luchetti y Manuel Vozzi y teniente coronel Miguel Lorenzo Pianta.

Por renuncia: Teniente coronel (RE) Carlos A. Guiñazú y Dr. José María Videla del Mazo.

Por artículo 31, inciso 4°, del Estatuto: Guardiamarina Roberto Yáñez y señor Jorge Alberto del Río Salas.

Por artículo 31, incisos 4° y 5°, del Estatuto: Señores Ricardo Fernández García y César Livón.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por articulo 17, inciso 5°, del Estatuto: Ex teniente de fragata médico Juan Andrés Chianalino.

ASAMBLEA ORDINARIA 1971

Renovación parcial de autoridades

Con respecto a la renovación parcial de autoridades de la C. D. de nuestro Centro, ya se ha informado en el número anterior del Boletín la cantidad de cargos a cubrir y la nómina de los miembros que cesan en sus funciones y de los que continúan en las mismas.

La convocatoria para la Asamblea ha sido fijada para el miércoles 28 de abril a las 1800 horas, para tratar el siguiente temario:

1° Consideración de la Memoria, Balance, Inventario e Informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1970.

2° Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación par-

cial 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 EL BIENIO 1969-1970

Designación del jurado para discernir los premios

Para el discernimiento de los premios *Almirante Brown* (bienal, año par); *Piedrabuena* (anual); *Ratto* (anual) y *José B. Collo* (no periódico), ha sido integrado un Jurado formado por Jos miembros de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones y el director del Boletín.

PREMIO CENTRO NAVAL

Egresados de la Escuela de Aviación Militar y del Colegio Militar de la Nación

El 11 de diciembre, en un acto efectuado en la Escuela de Aviación Militar, el capitán de fragata Rodolfo A. Fasce, en representación del señor presidente de nuestro Centro, entregó el *Premio Centro Naval* al mejor cadete de la última promoción de dicho Instituto.

Igualmente el día 16 del mismo, en una ceremonia realizada en el Círculo Militar, el señor presidente hizo entrega del mismo premio al mejor cadete recientemente egresado del Colegio Militar de la Nación.

MOTONÁUTICA

Constitución de una comisión

Ha sido aprobada la constitución de una Comisión de Motonáutica, que ha quedado integrada por el capitán de navío ingeniero Arturo R. Dirube, capitán de navío Siro De Martini, capitán de navío Jorge I. Anaya y capitán de corbeta contador Julio A. Pabón.

PRÁCTICAS DE KARATE

Conforme con lo aprobado por la C. D. ha sido contratado un profesor de karate, quien ha comenzado a impartir las primeras clases el 8 de marzo. La tarifa por clase es de $ 1 y el precio del equipo correspondiente es de $ 35.

A estas clases podrán concurrir también los hijos de socios mayores de 14 años.

CUOTA SOCIAL. Aumento

A raíz del aumento de sueldo dispuesto recientemente para el personal militar con retroactividad al 1° de enero último y de acuerdo con lo ya establecido para estos casos, se ha resuelto aplicar a la actual cuota social el coeficiente de la nueva escala de sueldos del personal de las Fuerzas Armadas, debiéndose aumentarla, en consecuencia, a $ 14,50.

TESORERÍA

Modificación de las tasas de interés de Caja de Ahorro y Préstamos

De acuerdo con las recientes reformas bancarias producidas en estos rubros, la C. D, ha aprobado lo siguiente:

1° Que a partir del 1° de marzo de 1971 se tomen las siguientes medidas:

a) Aumentar el interés de Caja de Ahorros "A la Vista" del 8 al 12% anual.

b) Aumentar el interés de Caja de Ahorros con "Preaviso" a 90 días del 14% al 16% anual.

c) Suprimir la cuenta "Fondos con Preaviso" a 60 días.

2° Que a partir del 1° de abril de 1971 se pongan en vigencia las siguientes medidas:

a) Aumentar el interés de todas las operaciones financieras del Centro Naval del 16 al 19% anual.

b) Convertir todas las operaciones de crédito concertadas con anterioridad al nuevo interés anteriormente indicado, por aplicación de la cláusula 2ª de las Condiciones Generales del Formulario de Préstamos.

HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN EN EL 114° ANIVERSARIO DE SU FALLECIMIENTO

El 3 de marzo, día del homenaje tributado al Almirante Brown con motivo del 114° aniversario de su fallecimiento, concurrió al acto central realizado frente al monumento del procer una comisión integrada por el señor vicepresidente 19, vicealmirante Desimoni, en representación del señor presidente, el capitán Lockhart y el teniente Virgile, adhiriendo así a dicho homenaje, en cuya oportunidad se colocó una ofrenda floral.

Entretenimientos

A C E R T I J O S

Aféresis silábica

Embarcación
Lente

Anagrama

Embarcación
Cambio de guardia

Paragoge

Pala
Lejano

Síncopa

Brújula
Vasos

Cambio de vocal

Barquichuelo romano de río
Inflexión, torcimiento

Cambio de consonante

Palo
Perro recio

Fuga de vocales

C. b . d . r .
(Vela)

Fuga de consonantes

E .. o .. e . a
(Dique de defensa)

POLIGRAFIA

De acuerdo con las REFERENCIAS ubicar las palabras en el Casillero 1, y trasladar luego las letras al Casillero 2 según su número, donde se leerá una frase y el nombre de su autor, quien fue un gran hombre público argentino (1811-1888).

Referencias

a) Conocimiento de una cosa, representación de ella en la mente (pl.).
b) Recobras la salud.
c) Exceso o demasía en cualquier cosa.
d) Que se toma o se comprende enteramente según sus partes (pl.).
e) Prominencia facial bajo la boca.
f) Lesión de la dentadura.
g) Cubrir los edificios de tejas.
h) Gomorresina aromática y medicinal.
i) Palmera de fruto muy dulce.
j) Planta gramínea medicinal de tallo rastrero,
k) Primero, primoroso, excelente.
l) Partículas desagregadas de las rocas,
m) Mestiza de europeo e india.
n) Arbusto de Persia de flores moradas y olorosas (pl.).
o) Tuerce,
p) Triunfa.
q) Esposa de Menelao, rey de Esparta.
r) Bota hecha de un peda/o de cuero que se moja y se deja secar en el pie.
s) Drícese de la masa o pan fermentado con levadura.
t) Regla invariable a que están sujetas las cosas por su naturaleza (pl.).
u) Acostumbrar, tener costumbre o hábito.
v) Formón delgado en forma de media caña propio para labrar superficies curvas.
y) Cerco que rodea algunas cosas, o en el cual encajan éstas,
z) Ninguna persona.

CASILLERO 1

a	33	76	68	113	52
b	103	15	40	85	37
c	57	91	19	106	12
d	108	77	46	111	28
e	43	65	10	66	6
f	82	94	59	116	38
g	84	23	80	13	93
h	74	63	21	86	25
i	70	17	119	97	24
j	7	44	30	87	73
k	89	11	2	95	120
l	54	114	50	118	61

m	101	1	36	71	51
n	34	22	67	20	112
o	110	104	16	26	56
p	98	9	55	3	117
q	45	5	79	100	75
r	64	8	115	47	35
s	14	107	31	49	27
t	72	81	58	102	53
u	69	109	62	4	90
v	92	83	105	88	46
y	42	78	18	29	41
z	39	99	32	48	60

CASILLERO 2

1	2	3	4	■	5	6	■	7	8	9	10	11	12	■
13	■	14	15	■	16	17	18	19	20	21	22	23	■	24
■	25	■	26	27	28	■	29	30	31	32	33	34	35	36
37	■	38	39	■	40	41	42	43	44	45	■	46	47	■
48	49	50	51	52	■	53	54	55	56	57	■	58	■	59
60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	■	70	■	71	72
73	74	75	76	77	■	78	■	79	80	81	82	83	84	85
86	■	87	88	■	89	90	91	92	93	94	95	96	■	97
98	99	100	101	102	■	103	104	105	106	107	■	108	109	110
111	■	112	113	114	115	116	117	118	119	120	■	■	■	■

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

ACERTIJOS

Aféresis silábica: CHALUPA - LUPA

Anagrama: VELERO - RELEVO

Paragoge: REMO - REMOTO

Sincopa: COMPÁS - COPAS

Cambio de vocal: CIMBA - COMBA

Cambio de consonante: MÁSTIL - MASTIN

Fuga de vocales: CEBADERA

Fuga de consonantes: ESCOLLERA

POLIGRAFÍA

a) Ideas - b) Sanas - c) Sobra - d) Todos - e) Barba - f) Carie - g) Tejar - h) Mirra - i) Yatay - j) Grama - k) Primo - 1) Arena - m) Chola - n) Lilas - o) Dobla - p) Vence - q) Elena - r) Zumel - s) Leudo - t) Leyes - u) Soler - v) Gubia - y) Marco - z) Nadie.

"Hice la guerra a la barbarie y a los caudillos en nombre de ideas sanas y realizables y llamado a ejecutar mi programa avancé sobre todo." *Sarmiento.*

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

SECRETARIA: 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 17.

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, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

PROFESOR DE KARATE: Lunes, de 18 a 19.30; jueves, de 18 a 19.

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

ABRIL-JUNIO 1971 – NÚM. 687

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

AFNE S.A.
con los motores en marcha..!

Bajo licencia FIAT (Torino - Italia) y SULZER (Suiza), AFNE S. A. está desarrollando un plan de fabricación de grandes motores diesel en su ASTILLERO RIO SANTIAGO.

En Fabricación:

4 motores AFNE-SULZER de 3.600 C.V.
3 motores AFNE-FIAT de 10.500 C.V.
1 motor AFNE-SULZER de 9.000 C.V.
1 motor AFNE-FIAT de 9.000 C.V.
y próximamente comenzará la construcción de **5** motores de 10.500 C.V. para propulsar sendos nuevos cargueros de 9.600 T.P.B. que se construirán para la Empresa Lineas Maritimas Argentinas (E L M A)
14 motores diesel que propulsarán nuevos buques argentinos.

AFNE S. A. en continuo movimiento, porque así lo exige la economía del país.
Por eso está . . .
CON LOS MOTORES EN MARCHA!

ASTILLEROS y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.
CORRIENTES 672, BUENOS AIRES

navi pub.



FUNDADO EN MAYO DE 1882

Abr.-Jun. 1971

N° 687

VOL LXXXIX

AÑO XC

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Marinos ilustres: El vicealmirante Segundo R. Storni III

La actualidad de las ideas de Mahan 137
Teniente de navío bioquímico Francisco Manuel Goyogana.

La conquista criolla de la Tierra del Fuego 157
Capitán de fragata Enrique González Lonziéme.

La "Nueva Concepción del Dcrecho" y la naturaleza jurídica de la institución "Fuerzas Armadas de la Nación" 179
Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe.

"Gota de Mar". Anécdotas marineras 195
Capitán de fragata de l.M. Emilio A. Quiroga Finque.

La responsabilidad de la decisión 205
Capitán de navío Manuel A. Moranchel.

El presupuesto integrado y el control de dirección. (Reflexiones sobre una experiencia) 217
Capitán de navio José Ángel Alvarez y capitán de fragata contador Alfredo Le Pera.

Necrología 227

Suplemento a la nómina de socios fallecidos desde mayo de 1952 a diciembre de 1968 244

Asuntos internos 245

Entretenimientos 267

Registro de la Propiedad Intelectual N° 1.104.232

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



VICEALMIRANTE SEGUNDO R. STORNI
1876–1954
Presidente del Centro Naval
1920–1921

Vicealmirante
Segundo R. Storni

A medida que pasan los años y se alejan de nosotros las fechas entre las que transcurrió su vida terrenal y su brillante carrera de marino, crece y gana vigencia la influencia del pensamiento y de las ideas de este maestro de generaciones y orientador de voluntades, de este visionario del necesario futuro argentino; de tal modo que puede decirse que la Patria realizará su destino en el mar en la medida en que siga el derrotero que su preclara mente le trazó.

Nació en Tucumán en 1876, ingresó en la Escuela Naval en 1894 y se recibió de guardiamarina en el primer puesto de su promoción, iniciando así una carrera naval que cerró con su retiro del servicio activo en 1935 con el grado de vicealmirante.

Durante esos cuarenta años sirvió a la Marina con brillo inusitado y sus extraordinarias dotes militares, unidas a su clara inteligencia, lo llevaron a ocupar los puestos más destacados: director de la Escuela Naval y jefe del Estado Mayor General, y cuando el presidente de la Nación efectuó su memorable visita al Brasil, comandó la División Naval que lo condujo.

Mas, por destacado que fuera su desempeño en el servicio naval, los mayores méritos de esa mente lúcida y talentosa y de esa firme voluntad se evidencian en su tarea de orientador de las generaciones argentinas hacia el mar. En esa tarea su espíritu de procer vive siempre, y lejos de poderse decir, como a veces se hace, que "sus ideas no han perdido actualidad", la verdad es que ellas son cada vez más actuales, como lo son las de los precursores que, en todos los órdenes del pensamiento, se han adelantado a su época.

Así, la tesis de su obra *El mar territorial,* publicada en 1924, tuvo que esperar cuarenta años para comenzar a convertirse en realidad con la ley de 1966.

Pero la obra más importante del almirante Storni, la que debiera conocer todo argentino que se interese por los grandes problemas nacionales, es la que registra las dos conferencias que pronunció en el salón de actos públicos de "La Prensa" el 8 y el 12 de junio de 1916, pocos días antes del venturoso centenario de nuestra Independencia, bajo los auspicios del Instituto Popular de Conferencias.

En ellas, el autor, capitán de fragata entonces, "intenta —son sus palabras— resumir un largo estudio y abarcar en un solo cuadro los diversos puntos de vista que comprenden, en conjunto, a todos los problemas que plantean ios intereses argentinos en el mar".

"Sin ninguna pretensión —termina diciendo en el prólogo del opúsculo en que se imprimió el texto— esta pequeña obra se dedica a los jóvenes argentinos que estudian, a aquellos cuyas horas de trabajo o noble vigilia son alguna vez ocupadas por el santo interrogante de los futuros destinos de la patria".

Cincuenta y cinco años han pasado desde entonces; los jóvenes de 1916 son los ancianos de ahora y, a pesar del largo medio siglo transcurrido, no todas las sabias enseñanzas del maestro han sido cumplidas. Injusto sería negar, empero, que se han dado pasos importantes en el rumbo que él nos señaló y una pequeña selección de citas tomadas de sus páginas nos permitirán efectuar el balance de lo hecho frente a lo que queda por hacer y debe hacerse, y justificarán nuestra admiración y el respeto con que se le rinde este homenaje:

... contrariamente a lo que se enseña en la escuela, el territorio nuestro... reúne, del punto de vista de la geografía social a lo menos, todos los caracteres de la insularidad."

. . . . . .

Yo ... afirmo, con la convicción de serias meditaciones, con el apoyo de la verdad escrita por maestros, por el análisis de fenómenos producidos en nuestra corta, *pero instructiva historia, que el mar encierra para la Nación Argentina los más vitales problemas, que el mar será el vehículo y el sostén de su fortuna y de su gloria"*

. . . . . .

La influencia del mar en nuestra historia desde los más remotos tiempos hasta el presente, en la paz como en la guerra, ha sido una de esas fuerzas constantes que orientan y conforman el alma de los pueblos y plasman sus destinos: medio de conquista y de población; causa de la independencia y posibilidad de mantener la lucha; centro de organización política y administrativa; *camino por donde la nación lo recibe todo, desde la migración con que crece, hasta la luz con que se alumbra"*

Recordemos que en aquella época nuestras usinas consumían carbón de piedra, y por ello dice Storni más adelante:

El petróleo de Comodoro Rivadavia no solamente como combustible contribuirá poderosamente a nuestro desenvolvimiento industrial, sino

que tendrá felizmente la virtud de atraer la atención hacia el litoral oceánico, de hacer pensar en su defensa, y de exigir para su distribución elementos de transporte marítimo.

. . . . . .

La casi totalidad de esa cifra (230.000.000 de pesos) se aplica a la construcción de puertos de ultramar y la profundización de los canales que les dan paso al océano.

El cabotaje nacional por sí solo no necesitaría esos profundos canales ni los correspondientes atracaderos; ambos responden a los grandes barcos oceánicos. Hacemos pues, con dichas obras, en muchísima parte, el negocio de las compañías extranjeras de navegación.

Hace doce años, el Congreso de los Estados Unidos de Norte América designó una comisión... para investigar las causas de la decadencia y los medios de fomentar su marina mercante.

. . . . . .

Y una de las razones económicas que la comisión encontró para destinar fondos al fomento de la marina mercante, fue precisamente la ingente inversión en abrir puertos y canales que, por na tener marina propia, resultaba en máximo beneficio de las naciones extranjeras. Estamos en el mismo caso...

. . . . . .

Seria interesante calcular hasta qué punto este país es explotado por los de afuera y hasta qué punto es beneficiado por nosotros.

. . . . . .

..¿Es que hemos de permanecer enclavados en la tierra para arrancarle sus frutos, y esperar que otros los transporten, que otros nos comuniquen con el mundo, que otros vengan hasta imponernos la ley en las aguas mismas del estrecho mar territorial? ¿O ha de ocupar la Argentina su parte de dominio y de usufructo en esa gran vía de la civilización que se llama el mar?

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación
Teniente General D. ALEJANDRO AGUSTIN LANUSSE

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

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Vicepresidente 1°:
Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vicepresidente 2°:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretarlo:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:
Capitán de Navío Contador ALDO ÁNGEL MARCHESOTTI

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
Capitán de Navío HUGO LUIS G. DIETRICH
Capitán de Navío LUIS MARÍA MENDÍA
Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE IA SERNA
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE
Capitán de Corbeta JUAN JORGE BASSO

Vocales suplentes:
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME
Teniente de Navío HÉCTOR DE PIRRO
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO
Capitán de Fragata ALBERTO NÚÑEZ

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares:
Capitán de Navío Contador HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ
Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Revisores suplentes:

Capitán de Fragata MANUEL I. MARTÍN Y HORTAL
Teniente de Navío OSCAR CARLOS ALBINO

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

INTERIOR:

Presidente:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vocales:

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata MANUEL I. MARTIN Y HORTAL

— *Baños y Peluquería:*

Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

— *Edificio:*

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO

— *Panteón:*

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Campo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

— *Personal:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART

Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA

— *Disciplina y Reingresos:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

HACIENDA

Presidente:
Capitán de Navío Contador ALDO ÁNGEL MARCHESOTTI
Vocales:
Capitán de Fragata Contador HORACIO R. NADALE
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DEPORTES

Presidente:
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Vocales:
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO

— *Náulica:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:
Capitán de Navío JONÁS L. SOSA

— *Motonáutica:*

Capitán de Navío SIRO DE MARI INI
Capitán de Navío JORGE I. ANAYA
Capitán de Corbeta JORGE I. TARALLO PUJOL
Capitán de Corbeta Contador JULIO A. PABÓN

— *Esgrima:*

Inspector de la Sala de Armas:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR
Delegado de Esgrima ante la FECBA:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR

— *Tiro y Caza Deportiva:*

Delegado:
Capitán de Fragata RAFAEL J. SERRA

— *Golf:*

Inspector de la Jaula de Golf:
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN

— *Karate:*

Delegado:
Teniente de Fragata ARTURO A. MASSAT

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:
Capitán de Navío LUIS MARÍA MENDÍA

Vocales:
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARÍA
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO

Capitán de Fragata ALBERTO NÚÑEZ
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITTA
Capitán de Corbeta JUAN JORGE BASSO
Teniente de Navío HÉCTOR DE PIRRO
Teniente de Navío OSCAR CARLOS ALBINO

MAR DEL PLATA

Presidente:

Capitán de Navío JULIO A. TORTI

USHUAIA

Presidente:

Capitán de Navío ALDO DE ROSSO

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Vicealmirante JUAN CARLOS GONZÁLEZ LLANOS

Vicepresidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretorio:

Capitán de Navío Odontólogo ÁNGEL P. BINAGH1

Vocales:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORRELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Navío EMILIO E. MASSERA
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Navío BORIS I. MARIENHOFF
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 EUGENIO FUENTEROSA
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI
Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA

LASER

Para que su economía vaya viento en popa



PONGA PROA A

$ados

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

MAR DEL PLATA
Alberti 2555

BAHIA BLANCA
Sarmiento 20

LA PLATA
Calle 45 N° 377 entre 2 y 3

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

ZARATE
Rivadavia 335

USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona

VERONICA
Calle 25
entre 30 y 32

NUESTRA FLOTA CUMPLE 30 AÑOS CON EL MAR

Nuestra empresa de navegación de ultramar celebra 30 años de actividad marítima internacional. Tres décadas que significan millones de toneladas de carga, miles de pasajeros transportados, puertos en todos los horizontes. Una larga experiencia originada en la prestigiosa labor de la ex Flota Mercante del Estado, y de la ex Flota Argentina de Navegación de Ultramar. Una poderosa realidad: hoy, desde Buenos Aires, nuestra flota es la que toca más puertos en todo el mundo. Creando divisas para el país, en todo momento.
Hoy, el mar, saluda a nuestra flota.



Ministerio de Obras y Servicios Públicos.
Secretaría de Estado de Marina Mercante.

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
Corrientes 389 - Tel. 32-4861/8111 - Bs. As.

ELMA
NUESTRA FLOTA

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.

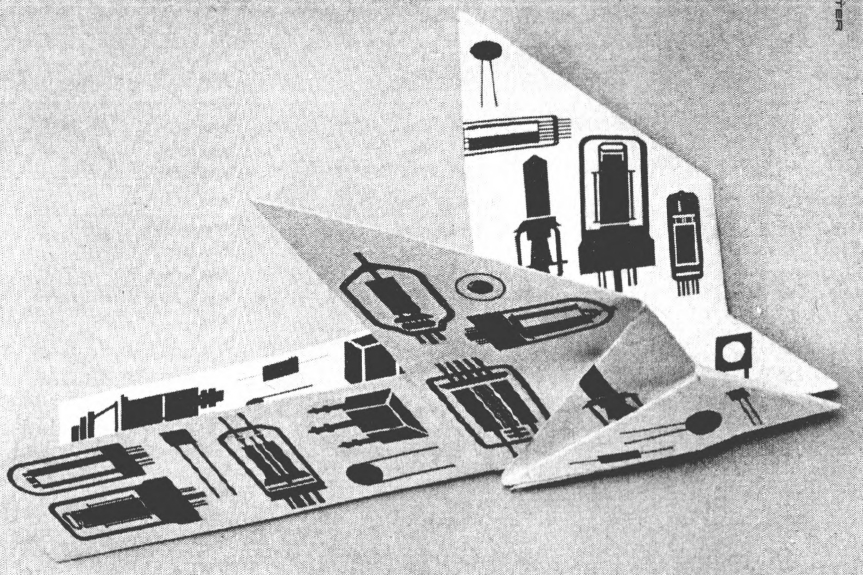
OPERACIONES EN TESORERIA

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.



Exportar electrónica es ir adelante y para arriba. Como Fapesa.

FAPESA hace muchos años que prestigia a la industria nacional.

También, desde hace años, exporta a varios países de la ALALC y Canadá, válvulas de recepción, transmisión y diversos componentes electrónicos de su conocida línea.

El valor de dichas exportaciones durante 1970 superó ampliamente el millón de dólares.

Todos estos elementos son producidos con la mayor precisión en su planta de La Tablada (Pcia. de Bs. As.).

FAPESA se moderniza día a día y crece con el país.

Cada uno de sus productos es sometido a los más estrictos controles que exigen las industrias abastecidas y todos responden a las más rigurosas normas internacionales.

Un país que exporta electrónica, es un país que progresa.

Compre nacional. Compre argentino. Compre FAPESA.

Productos

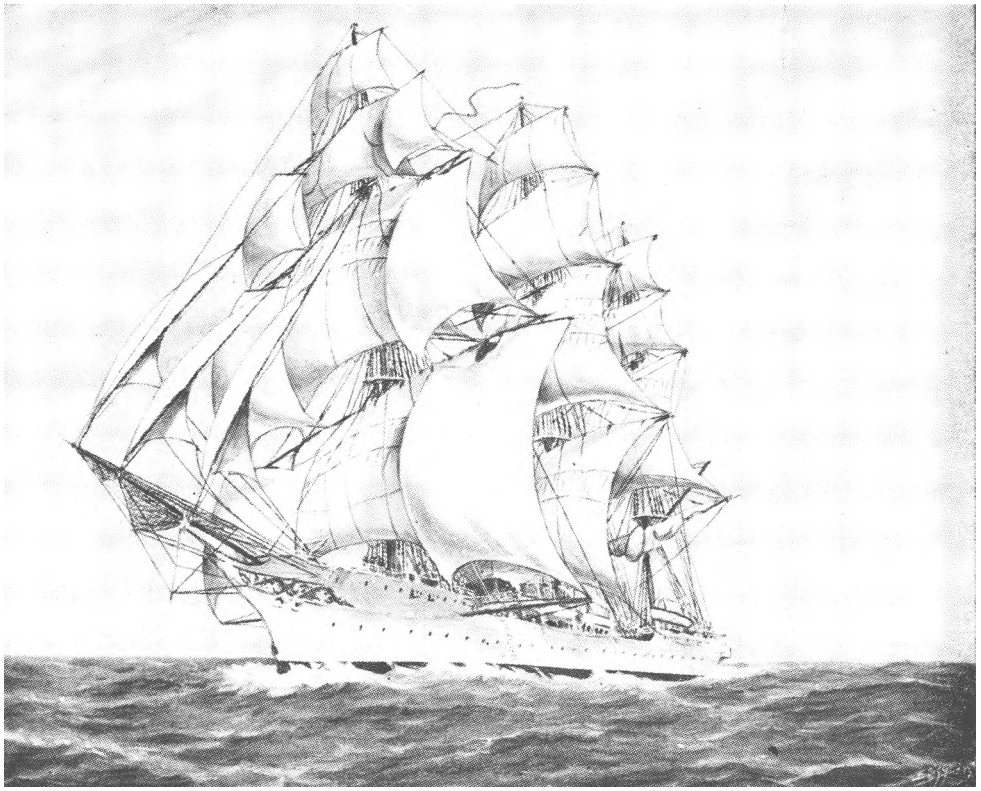
FAPESA

Calidad con respaldo

Melincué 2594 esq. Bolivia
(Altura Avda. San Martín 4600) Tel: 50-0941/8155

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.

CONSULTORIO JURIDICO

Para conocimiento de los señores consocios, a continuación se transcribe un ofrecimiento formulado por el **doctor Gustavo Adolfo Pérego:**

Buenos Aires, marzo 30 de 1971.

Señor Presidente del Centro Naval,
Alte. Ernesto Basílico. – Presente

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente a los efectos de poner en su conocimiento que he trasladado mi **Estudio Jurídico** a la calle **Florida 716, piso 1º, "B"**, de esta Capital, teléfonos **392-3269 y 392-2760**.

La proximidad del mismo con el Centro Naval permite hacer, por su intermedio, un ofrecimiento a los asociados de esa Institución que usted tan dignamente preside, a los efectos de brindar a los mismos la consulta gratuita sobre problemas jurídicos particulares de índole civil, comercial y/o laboral que pudieran necesitar.

El ofrecimiento antedicho lo hago en el deseo de brindar un servicio más completo a esa Institución y por su intermedio a sus asociados, atento que luego de casi un lustro de contacto la cordialidad de las relaciones que siempre ha existido, hace sentir en mí como una obligación el ofrecerles ese servicio.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludar al señor Presidente con mi consideración más distinguida.

(Fdo.): GUSTAVO ADOLFO PÉREGO, abogado

COMUNICADO

El INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES informa a los señores socios que está en circulación el folleto décimosexto de las disertaciones pronunciadas en el INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS.

Los señores socios que deseen obtener un ejemplar del referido folleto deberán retirarlo de la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, desde las 14 hasta las 20 durante los días laborables.

Los suscriptores a las ediciones del Instituto recibirán, a vuelta de correo, el ejemplar correspondiente.

Las entregas llevarán carácter de obsequio.
El folleto contiene las siguientes conferencias:

- 400 años de vitivinicultura. La lucha de Cuyo contra el centralismo, del doctor Rodolfo Reina Rutini.
- El futuro de la nación en el mundo contemporáneo, del doctor José María Bolaño.
- La agricultura argentina, herramienta clave de un mundo económico que lucha por transformarse, del señor Jorge E. Kalledey.
- Chocón – Comahue – Tennessee, del doctor Idalberto Raúl Mallo.
- Poder constitucional y gobierno "de facto", del doctor Camilo J. Muniagurria.

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

9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA**, del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,50 $ Ley 18.188.

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

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

12. **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.

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

14. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. 40 $ Ley 18.188.

15. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. 4,75 $ Ley 18.188.

16. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 3,80 $ Ley 18.188.

17. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 2,40 $ Ley 18.188.

18. **LOBOS DE MAR**, del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. 3,90 $ Ley 18.188.

19. **LOS PROBLEMAS DEL RíO DE LA PLATA**, del doctor Isidoro Ruiz Moreno. 4,20 $ Ley 18.188.

20. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 4 $ Ley 18.188.

21. **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.

22. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «HÉRCULES» (Y EL BERGANTíN «SANTíSIMA TRINIDAD»)**, 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: 4,50 $ 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

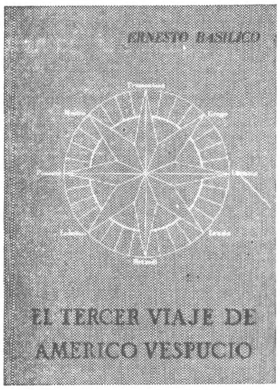
25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC,** de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza ..... 6.— $ Ley 18.188

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

27. **MARTÍN JACOBO THOMPSON. ENSAYO PARA LA BIOGRAFÍA DE UN MARINO,** del capitán de fragata Enrique González Lonzième ..... 7 $ Ley 18.188

28. **ACCIONES NAVALES ENTRE LAS FLOTAS DE BUENOS AIRES Y BRASILEÑA EN 1827-1828,** traducción del original en inglés de Noemí Carranza, nota documental del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 40 $ 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

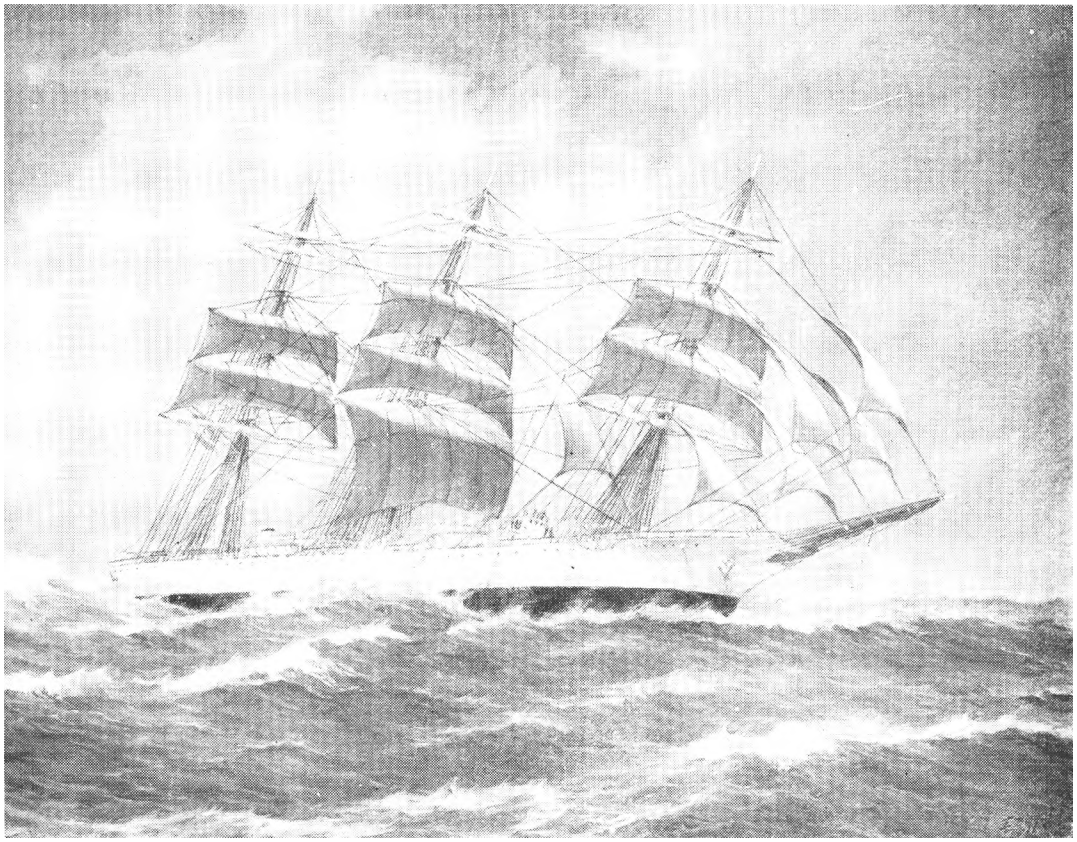
Presentación:
Papel ilustración.
144 páginas ilustradas.
Encuadernación
con tapas
en colores.

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

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

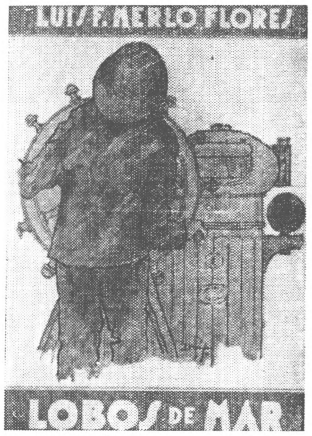
Adquisiciones:

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

LOBOS DE MAR



LUIS F. MERLO FLORES

El propósito fundamental de este libro es el de recordar la acción desarrollada por la Armada Argentina en los mares y regiones más australes de la patria durante una etapa de la historia nacional

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,90

Presentación:

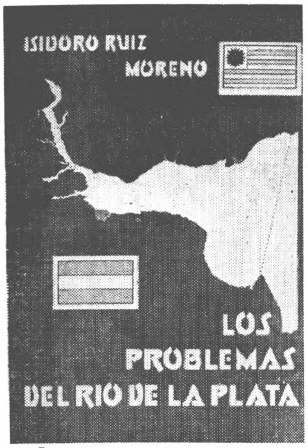
Papel obra de 1ª

260 páginas ilustradas

Tapas 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, interno 27

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL



ISIDORO
RUIZ MORENO

LOS PROBLEMAS DEL RIO DE LA PLATA

Enseñanza y doctrina que contribuyen al establecimiento de uno de los límites del Río de la Plata.

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

Presentación:

Papel obra de 1ª,

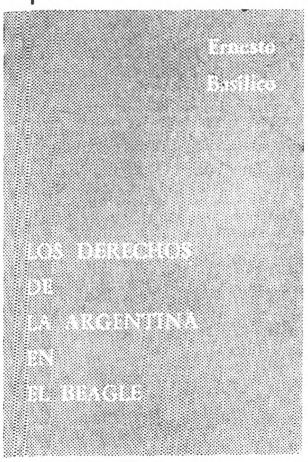
156 páginas

con tapas ilustradas en colores

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 4,20

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

ERNESTO BASÍLICO



LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE

Defensa de los derechos argentinos sobre la base de documentos históricos

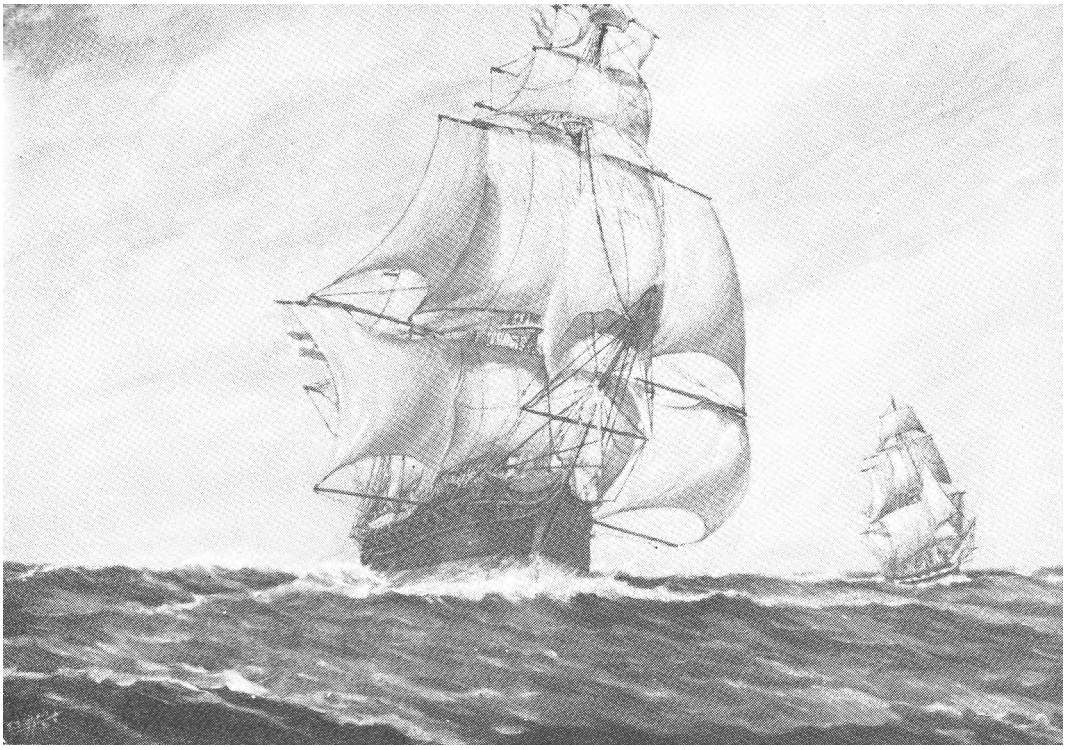
Presentación:

Papel obra de 1ª
92 páginas con ilustraciones
Tapas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada
y en las oficinas del Instituto
de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
teléfono 31-1011, interno 27

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 2,40



FRAGATA A.R.A. "HERCULES"

(Y EL BERGANTIN "SANTISIMA TRINIDAD")

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 $ ley 18.188 el ejemplar.

●

Edición común:
4,50 $ 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.

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".*

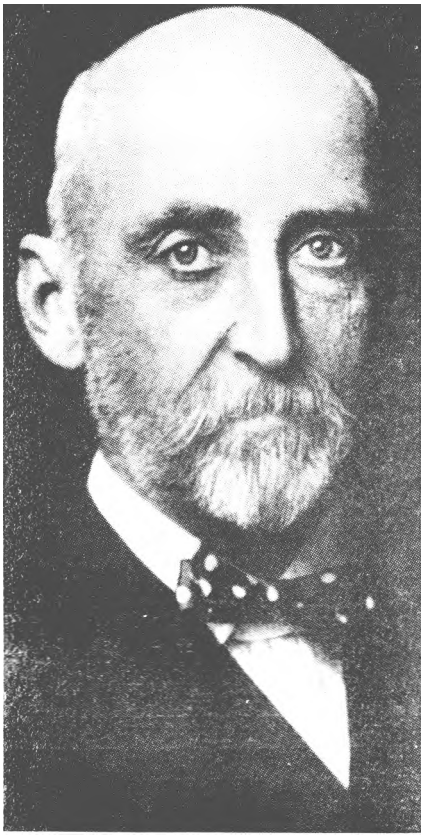
Diploma, medalla de plata y 400 $ Ley 18.188, al autor del mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

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.



La Actualidad de las Ideas de MAHAN

Por el Teniente de Navío Bioquímico
FRANCISCO MANUEL GOYOGANA

La actualidad de las ideas del almirante Mahan acerca del poderío marítimo, es posible evidenciarla por el análisis de hechos recientemente acaecidos o que se están dando en el tiempo presente y que se relacionan estrechamente con su doctrina. A la luz de esos acontecimientos, la noción de poderío marítimo sobrevive a una época que ha quedado muy distante de la nuestra por el extraordinario progreso de la ciencia y de la técnica. El empeño de las mayores naciones del mundo en la competición por el poderío marítimo durante el siglo pasado parece no haber cesado, y aún más, todo parece indicar un renacimiento de atención hacia los intereses en el mar.

"Tanto em armas illustre em tocia á parte,
quanto em conselho sabio, é bem cuidado."

CAMOËNS: *Lusíadas*, X, 67

El nombre de Alfred Thayer Mahan evoca a quien más contribuyó a la formación de las modernas flotas del mundo con su obra *The influence of sea power upon History,* el libro más inflamado que haya ejercido una influencia tan directa y extendida sobre la estrategia naval. Se acepta generalmente que la iniciación de una competencia marítima entre las potencias mundiales después de 1890 fue inspirada por la obra del almirante Mahan, sobre todo a través de *Influencia del poderío marítimo sobre la Historia.*

En este libro Mahan demostró, mediante una revisión histórica, que el poderío marítimo había sido el factor decisivo en el dominio del mundo. Su proposición fundamental formula que el señorío del mar es esencial para toda nación que aspire a desempeñar un papel de importancia en los asuntos mundiales y a conseguir la mayor prosperidad y seguridad para la patria. El poderío terrestre sin acceso al mar, sea cual fuere su magnitud, está llamado a un colapso eventual y a la decadencia, pues la tierra, dice Mahan, "es más bien un obstáculo, y el mar más bien una llanura abierta". Una nación capaz de dominar esa llanura con su poderío naval y de mantener una poderosa marina mercante puede explotar la riqueza del mundo o, por lo menos, participar de esa explotación.

Mahan ha referido cómo se le apareció repentinamente la que sería su idea central, mientras daba lectura a la *Historia de Roma*, de Morasen, en el English Club de Lima; allí vislumbró que los resultados podían haber sido distintos para Aníbal si hubiese invadido Italia por el mar, como lo habían hecho a menudo los romanos con África, en vez de emplear una larga ruta por tierra.

Su obra *Influencia del poderío marítimo sobre la Historia* tuvo sus

implicancias desde que se hizo la elección del título. Aún hoy día, el concepto de poderío marítimo no es rigurosamente concordante en las diversas publicaciones que tratan sobre el tema; el mismo Mahan, en una carta a su editor inglés, indicaba que la expresión "sea power" había sido elegida intencionadamente para el título "para atraer la atención y que sea bien acogido... Deliberadamente he descartado el adjetivo «maritime», porque resulta más suave para atraer la atención y quedar fijo en la memoria". A pesar de que en inglés "maritime" resulta palabra más culta que la anglosajona "sea". También en su momento la palabra "power" poseía connotaciones con una época de fuerzas de vapor, eléctricas y políticas. De ese modo, el título *The influence of sea power upon History* fue elegido cuidadosamente, con el fin de producir una impresión determinada sobre los lectores. El libro, representativo de la obra de Mahan, sobre el que descansa primordialmente su celebridad, es en esencia una narración y una crítica acerca del nacimiento y progreso del poderío marítimo inglés desde mediados del siglo XVII hasta el fin de las guerras napoleónicas.

Mahan comienza a hilvanar sus ideas en el libro trazando a grandes líneas el origen y la decadencia de los más grandes poderíos marítimos, y revisa con cierto detalle los elementos necesarios para que una nación trate de conseguir el poderío en el mar.

Para alcanzar dicho poderío propone seis elementos condicionales: posición geográfica; conformación física, que incluye la producción natural y el clima; extensión del territorio; número de habitantes; carácter del pueblo y, por último, carácter del gobierno.

Profundizando el examen de lo que denominó "elementos del poderío marítimo", Mahan indicaba en cada uno cómo Gran Bretaña fue ganando fuerza sobre sus oponentes. De acuerdo a su interpretación, el poderío marítimo era mucho más que el poderío naval, pues comprendía no sólo a la escuadra de guerra, sino también a la marina mercante y a una fuerte base en la patria. "La historia del poderío marítimo —ha escrito Mahan— al abarcar en su amplia mirada todo lo que tiende a hacer grande a un pueblo en el mar o por el mar es, más que nada, una historia militar". Empero, insiste repetidamente en que las flotas, campañas y batallas son sólo medios para llegar a un fin.

Mahan aceptó la idea del nexo entre marina mercante y poder naval sin criticarla, pues estimaba que el servicio mercante era una razón para la existencia de la armada. No le parecía prudente, en el propio interés del establecimiento naval, ligar el futuro del poder naval a la marina mercante; el mar siempre brindaría las oportunidades estratégicas o tácticas para el ataque o la defensa. Sostenía, además, que ni una marina mercante floreciente ni una escuadra poderosa son posibles

sin lo otro, y que la prosperidad nacional era dependencia de la combinación de todo eso.

Al examinar Mahan la posición geográfica, a la que atribuye primordial importancia, subraya las enormes ventajas que se derivarán para una nación situada de tal manera "que ni se vea forzada a defenderse por tierra ni obligada a buscar ampliación de su territorio..., comparada con un país en que una de las fronteras sea continental", como es el caso de Inglaterra en el primer ejemplo y el de Francia y Holanda en el segundo. El poderío de Holanda en los principios de su historia moderna se agotó al tener que sustentar un enorme ejército y mantener guerras para preservar su independencia. La extenuación de Francia ocurrió al dividir su riqueza y el potencial humano entre construir su poderío naval y planear su expansión continental. Pero su posición se hizo también más vulnerable al enfrentarse con su doble litoral, atlántico y mediterráneo, que le impidió mantener una escuadra unificada. Con respecto a los Estados Unidos, Mahan manifestaba una situación de debilidad similar, debido a su emplazamiento entre dos océanos. Una ubicación central, con los puertos cercanos a las rutas de mayor comercio y fuertes bases para las operaciones contra posibles enemigos, constituía un valor estratégico enorme. Con su dominio del canal de la Mancha y las rutas comerciales del mar del Norte, Inglaterra, una vez más, estaba en condiciones de obtener la supremacía.

Con respecto al segundo elemento, al analizar la conformación física Mahan expresa: "El litoral de un país es una de sus fronteras; y cuantas más facilidades ofrezca la frontera para pasar a la región que esté más allá de ella, en este caso el mar, mayor será la tendencia de los habitantes a relacionarse con el resto del mundo a través de ella". Pero es de una necesidad vital disponer de muchos puertos profundos. En vista de que Inglaterra y Holanda no fueron muy bien tratadas por la naturaleza en lo que concierne a suelo y clima, se vieron constreñidas a lanzarse hacia el mar, mientras que Francia, provista de las riquezas de la tierra, y los Estados Unidos, análogamente bendecidos, tuvieron menos incentivos para dirigirse al mar.

Al considerar la extensión del territorio, tercera condición natural para alcanzar el desarrollo como potencia marítima, Mahan quiso significar "no el número total de kilómetros cuadrados que contiene un país, sino la longitud de sus costas y las características de sus puertos". Para referirse a la proporción entre la población del país respecto de la longitud de sus costas, trae a colación un ejemplo de la guerra civil norteamericana: "Si el Sur hubiera tenido una población tan numerosa como lo requería la guerra y una escuadra proporcionada a sus otros recursos como potencia marítima, la gran extensión de sus costas y sus numerosas ensenadas hubieran sido elementos de gran poderío...; el Sur

no sólo no tenía escuadra, no sólo no era un pueblo marinero, sino que su población no estaba en proporción a la longitud de las costas que tenía que defender".

En la obra que estamos comentando, Mahan, después de pasar revista a las tres condiciones naturales que afectan al poder marítimo: situación geográfica, conformación física y extensión del territorio, continúa con el estudio del pueblo y de su gobierno. Luego reitera su idea relativa al número de habitantes, sobre la que hace una observación: "no es sólo la suma total lo que debe tenerse en cuenta, sino el número de gente dedicada al mar o, al menos, dispuesta a que se la utilice en el servicio naval y en la construcción del material de marina". La historia de Inglaterra y Francia sirve una vez más para proporcionarle el ejemplo, como el que se refiere al de la población de Francia, que considerablemente superior a la de Inglaterra carecía de la orientación y de la vocación marítima y comercial inglesa que le dieron ventaja decisiva sobre la de Francia, preferentemente agrícola. Mahan infiere que "una población numerosa que siga la vocación marinera es, ahora y siempre, un gran elemento del poderío marítimo".

Al abordar los efectos del carácter y las aptitudes nacionales sobre el desarrollo del poderío marítimo, Mahan señala que la Historia nos muestra "casi sin excepción, que la aptitud para las profesiones comerciales debe ser un rasgo característico de las naciones que en un tiempo o en otro han sido poderosas en los mares". Inglaterra y Holanda obtuvieron recompensas mucho más sustanciales y permanentes, a pesar de haber sido censuradas como "naciones de tenderos", que los españoles y portugueses en su búsqueda de oro o los franceses por no arriesgar sus inversiones en el comercio exterior. Recalca Mahan que "la tendencia a comerciar, que implica la necesidad de producir algo con que comerciar, es la característica nacional más importante en el desarrollo del poderío marítimo".

Con respecto al carácter del gobierno y sus instituciones en relación con el acrecentamiento del poderío marítimo, sostiene que la forma de gobierno y el carácter de los gobernantes "han ejercido marcada influencia en el desarrollo del poderío marítimo". A pesar de preferir el proceder de los gobiernos democráticos, indica que "el poder despótico, ejercido con juicio y firmeza, a veces ha creado un gran comercio marítimo y una flota próspera más directamente de lo que puede ser conseguido por el proceso más lento de un país libre. La dificultad... es asegurar la continuidad después de la muerte de un determinado déspota".

Mahan puso especial énfasis en el estudio de Inglaterra, puesto que hasta su época, de todas las naciones modernas, había alcanzado la máxima altura en el poderío marítimo, y por ello consideraba opor-

timo estudiar la política del gobierno de Gran Bretaña. En su mayor parte, la actuación del gobierno inglés estuvo dirigida durante varios siglos hacia el dominio de los mares.

A continuación de una extensa revista histórica de los actos de los diversos gobiernos concernientes a la vida marítima de la nación, Mahan manifiesta que la influencia del gobierno actúa de dos formas, según corran tiempos de paz o guerra.

En relación a la influencia del gobierno en tiempos de paz, dice: "La política del gobierno puede favorecer el desarrollo natural de la industriosidad de la gente y sus tendencias a buscar la aventura y la fortuna por los caminos del mar; o puede intentar el desarrollo de tal industriosidad y de tal inclinación marinera cuando no existen naturalmente; o, por otra parte, el gobierno puede, con una actuación equivocada, detener o dificultar el progreso que el pueblo, por sí sólo, podría alcanzar".

Al referirse a los tiempos de guerra, dice que el poderío marítimo está determinado por la actitud del gobierno hacia la creación, dotación y adecuado mantenimiento de "una armada de un volumen proporcionado al crecimiento de su flota y a la importancia de los intereses relacionados con ella". Consideraba análogamente esencial "el mantenimiento de bases navales adecuadas en aquellos lugares distantes a los cuales la armada tuviera que ir acompañando a los pacíficos buques mercantes", y hallaba que los Estados Unidos eran débiles porque carecían de bases extranjeras y también de espíritu colonial o militar.

Después de haber examinado y reflexionado sobre las seis características básicas concernientes al poderío marítimo, Mahan estaba en condiciones de proceder al análisis detallado de las guerras navales europeas del período 1660-1783. Como antecedentes, Mahan describe las condiciones generales que prevalecían en Europa durante el siglo XVII, haciendo referencias especiales a España, Francia, Holanda e Inglaterra, naciones que se verían envueltas en las futuras luchas por el poderío marítimo. En opinión de Mahan, la historia de Europa durante los tumultuosos años que seguirían era, más que nada, una contienda de las potencias occidentales por el dominio de los mares. Subraya, al comenzar su revisión con la guerra holandesa de Carlos II, hasta qué punto se vieron afectados los intereses comerciales de los ingleses en la guerra de la sucesión española, de la que surgió Inglaterra como potencia mediterránea después de apoderarse de Gibraltar y del puerto de Mahon. En la guerra de los Siete Años, el éxito de Wolfe fue posible debido a la flota que abrió el San Lorenzo y evitó la llegada de refuerzos provenientes de Francia.

El significado fundamental del poderío marítimo quedó demostrado una vez más durante la revolución norteamericana, cuando Inglaterra,

con fuerzas navales divididas, fue incapaz, de dominar el poderío combinado de Francia y España, por lo cual las colonias norteamericanas pudieron alcanzar la libertad.

La principal tesis de Mahan, que reitera con insistencia en su obra, es que, entre el poder marítimo y el terrestre, un bloqueo marítimo despiadado siempre ha demostrado ser más decisivo que un invencible ejército de tierra.

En su libro, la principal finalidad de Mahan, como se lo dijo a su antiguo jefe, el almirante Luce, fue "escribir una historia militar crítica del pasado naval, no una crónica de sucesos navales". Podía haber agregado que uno de sus objetivos fue indicar la mutua relación entre la historia naval y la historia política, pues estaba plenamente convencido de que el poderío económico que acompañaba al dominio de los mares, daba a su poseedor una posición de supremacía en los asuntos mundiales. "Así es que Inglaterra —como dijo Pratt— debido a que fomentó su poderío marítimo mientras sus oponentes lo despreciaban, pudo frustrar los presuntuosos proyectos de Luis XIV y de Napoleón y —según creía Mahan finalmente— rescatar la civilización de aquellos que la hubieran destruido".

La aparición de la *Influencia del poderío marítimo sobre la Historia* tuvo una favorable acogida mundial muy luego de su publicación y pronto se efectuaron traducciones en Alemania, España, Francia, Italia, Japón y Rusia, que suministraron positivos beneficios durante el período de la expansión naval que se estaba observando, especialmente en Gran Bretaña, Alemania y América.

Muchos comentaristas han sugerido la duda de si la obra de Mahan habría producido el impacto que ocasionó cuando su aparición, de haberlo hecho en otra época o en circunstancias diferentes. Desde luego, las tendencias beligerantes de la época eran de lo más propicias y lo indicado por Mahan respecto a la importancia del poderío marítimo anidó en un terreno fértil que le permitiría perdurar. Las grandes potencias se hallaban ocupadas en tesar el desarrollo de las fuerzas que competían por la carrera naval y en adquirir nuevas posesiones coloniales. La aceptación de Mahan, por consiguiente, en su condición profética, se hizo con la conformidad más natural. Su exuberante prueba documental de que el dominio de los mares era un requisito previo para la prosperidad de cualquier nación, adecuaba la justificación de la política ya practicada o en vías de adoptarse.

El "Post", de Londres, en un artículo necrológico sobre Mahan publicado en 1914, año de su muerte, decía que "Gran Bretaña tiene con el gran norteamericano una deuda que jamás podrá ser pagada, pues él fue el primero en formular, con detalle y amplitud, la filosofía del poderío marítimo británico". Un almirante sostuvo que para la

próspera situación de la marina británica, después de 1900, "no teníamos nada que agradecer a los conservadores ni a los liberales, sino a Mahan y a nadie más". Puleston afirmó que "podía haber sido escrito por encargo del gabinete británico, por lo claramente que apoyaba todas sus argumentaciones". De acuerdo con un escritor de Gran Bretaña, su enseñanza "fue como aceite en la llama de la expansión colonial que surgía a la vida en todas partes". Y en toda Gran Bretaña, los críticos acogieron el libro como "el evangelio de la grandeza de Inglaterra". Todos esos comentarios británicos se estiman mejor cuando se tiene en cuenta que en la época que Mahan escribió su libro, la marina inglesa había atravesado un lapso de negligencia financiera, su personal había sido reducido al mínimo y su poderío era superado rápidamente por el aumento y modernización de las flotas de Francia e Italia. La idea de Mahan, que propugnaba una flota inglesa moderna y poderosa, fue muy oportuna y contribuyó de manera importante a la aceleración del movimiento en favor de una reorganización y fortalecimiento navales.

Las huellas de las ideas de Mahan, merced a la rápida traducción de su obra, también quedaron profundamente grabadas en Alemania y Japón, en forma semejante al fenómeno ocurrido en Gran Bretaña. El kaiser Guillermo II dijo: "Acabo, no de leer, sino de descubrir el libro del capitán Mahan. Está a bordo de todos mis buques... Nuestro futuro se halla en el mar; el tridente tiene que estar en nuestra mano". Con ese auspicio, la obra de Mahan pasó a ser el elemento inspirador de la nueva marina alemana.

Aludiendo a Mahan y a la primera guerra mundial, Taylor, uno de sus biógrafos, señaló que "hay suficientes pruebas de que en los últimos meses de su vida, Mahan sufrió profunda aflicción a causa de la guerra y de la intervención que él había tenido —aunque totalmente impremeditada— en estimular el desarrollo de la marina alemana".

En el Japón se manifestó análogamente la influencia de las ideas de Mahan, al punto de proporcionarse un ejemplar de su obra a cada comandante de buque japonés, como parte del equipo. Los japoneses, que estaban deseosos de asimilar los métodos occidentales, iniciaron una nutrida correspondencia con Mahan atinente a la creación de escuadras, dimensiones del armamento y otros problemas navales, hasta ofrecerle un cargo oficial de consejero naval, invitación que rechazó. De todos modos, los japoneses aprovecharon sus enseñanzas y llegaron a ser la suprema potencia naval del Lejano Oriente.

A lo largo de la *Influencia del poderío marítimo sobre la Historia*, Mahan concedía especial atención a los Estados Unidos y destacaba sus posibilidades como potencia marítima. Pero como, de acuerdo a la vieja sentencia, nadie es profeta en su tierra, Estados Unidos, que era

el principal de los países donde más deseaba influir Mahan, demoró la aceptación de sus enseñanzas. Mahan estaba convencido de que los Estados Unidos debían entrar en fuerte competición con otras potencias dentro de los mercados extranjeros, crear una marina pesada, adquirir bases allende los mares y expandirse mediante la adquisición de colonias fuera del hemisferio occidental. Mantenía la convicción de que las islas Hawai debían ser anexadas para su utilización como base norteamericana. En otra parte señalaba que el mar Caribe guardaba la misma relación con respecto a América que el Mediterráneo con Europa; y que el agregado del canal de Panamá al Caribe acentuaría su importancia para los Estados Unidos. El capitán Puleston dijo en una ocasión que Mahan "escribió su libro para reavivar entre sus compatriotas el primitivo interés por el poderío marítimo. Creía que los norteamericanos habían estado tan absorbidos en desarrollar el interior del continente que desecharon innecesariamente una gran herencia. No quería que su país siguiera el ejemplo de la Francia de Luis XIV, convirtiéndose primordialmente en una potencia terrestre".

Los argumentos desarrollados por Mahan, que habían sido aceptados por las mayores potencias del mundo a principios de siglo, convencieron aunque con retardo a dos personalidades que se encontraban ubicadas en posiciones clave: Teodoro Roosevelt en la Casa Blanca y Henry Cabot Lodge en el Senado, se transformaron en los más decididos y entusiastas partidarios de una gran marina norteamericana. Roosevelt halló en los escritos de Mahan la perfecta expresión de su filosofía del "gran garrote" y se valió también de sus teorías sobre el poderío marítimo como apoyo para ganar la opinión pública norteamericana en favor de la política de expansión por los mares. La influencia de Mahan en el vastísimo programa de construcciones navales a partir del último decenio del siglo pasado en los Estados Unidos, es manifiesta y trascendente.

Mahan reconocía que sus ideas sobre el poderío marítimo no eran originales, refiriéndose por ejemplo a lo que Bacon y Raleigh habían escrito tres siglos antes sobre el mismo tema. Mucho más atrás en el tiempo, Tucídides, Jerjes y Temístocles, habían reconocido la importancia de la noción de la influencia del poder marítimo sobre la Historia. Sin embargo, el mayor acierto de Mahan sobre los que lo precedieron fue la forma de presentar el tema, según sus propias palabras "un análisis de la Historia, que intentaba demostrar por medio de hechos corrientes a lo largo de muchos años, qué influencia había tenido exactamente el dominio de los mares sobre determinados sucesos... Este campo histórico había quedado vacante y me proporcionó una ocasión".

Algunos comentaristas han apuntado que los preceptos de Mahan para el logro de la supremacía en el mar, adolecían de una visión his-

tórica demasiado estrecha que ignoraba muchos factores vitales, y otros, entre los que se destacaba sir Julián S. Corbett, sugirieron que Mahan exageraba la capacidad de las flotas de combate para garantizar el dominio decisivo y ubicuo del mar. No obstante, el mismo Corbett hubo de reconocer que Mahan fue el encargado de dotar de bases filosóficas a la Historia Naval, que hasta entonces se reducía a una cronología de hechos.

Las ideas de Mahan dieron margen a la polémica, pero quedó firme el concepto básico sobre la afirmación de que sólo la pugna entre las fuerzas navales que actuasen en los mares, sería la que decidiría quién empuñaría el cetro en cualquier lugar del océano.

Admitiendo que las doctrinas de Mahan fueran razonablemente válidas para su tiempo y para las épocas anteriores, se puede plantear el problema de su validez actual en función de los avances científicos y tecnológicos del siglo XX. Una parte de los críticos considera anticuadas las ideas de Mahan, especialmente por el advenimiento del poderío aéreo y las bombas atómicas y de hidrógeno. Otros analistas estiman que la tecnología no ha superado al poderío marítimo en el mundo de hoy. La polémica continúa y los técnicos están divididos en sus opiniones. En la segunda guerra mundial, el poderío marítimo desempeñó un papel importante, pero tuvo que mantenerse en íntima coordinación con las fuerzas aéreas, pues los buques resultaban muy vulnerables sin protección desde el aire. El desarrollo de las bombas atómicas y de hidrógeno durante la posguerra ensombreció para muchos el futuro de la marina, puesto que una de esas bombas podría destruir completamente a una escuadra concentrada; sin embargo, otros observadores afirmaron que las flotas convenientemente conducidas en una guerra nuclear resultarían menos débiles que muchas instalaciones militares de otro tipo. Luego de la terminación de la segunda guerra, el deslumbramiento que ofrecía la posibilidad de ejercer el poderío aéreo mediante el arma nuclear, puso a muchas marinas frente a problemas presupuestarios, después de haber sido desplazadas por las fuerzas aéreas y los ejércitos en la obtención de fondos limitados. De ese modo, el arma naval se vio en serio peligro de perder su sitial de fuerza armada fundamental para la seguridad de las naciones, fenómeno que se pudo observar en los Estados Unidos, en Inglaterra y en la Unión Soviética. Esa tendencia ha tendido a revertir en la década del 60 por el restablecimiento de la preferencia de las fuerzas navales como instrumentos destinados a cumplir muchas tareas militares.

En el siglo pasado, Mahan llegaba a la conclusión de que el secreto de la supremacía en el mar se hallaba centrado en la acción del buque de línea, y que el dominio del mar sería patrimonio de la nación cuya flota pudiera derrotar a sus oponentes. Por aquella época, el dominio

del mar consistía en asegurar para la nación y negar a los adversarios el empleo del mar para el transporte de aprovisionamientos y expediciones militares, mediante el empleo del acorazado.

Con el cambio de la fisonomía del poder naval moderno, aparece el portaaviones como heredero del acorazado y de sus funciones propias de buque de línea, pero no se constriñe a combatir buques oponentes de su mismo tipo, sino también a bombardear blancos intracontinentales ubicados en puntos que superaban en distancia a los que habrían podido batir los buques esencialmente artilleros que lo precedieron. Por un tiempo, el portaaviones se constituye en el único medio posible de las flotas para salir al mar con una potencia de ataque de largo alcance. Más tarde, con el avance anotado en la propulsión de buques, aeronaves, misiles explosivos y técnicas de computación, se trastrocó el escenario en que las acciones de la flota constituían el centro focal de la estrategia, y el combate dejó de ser una cosa sencilla al modificarse los índices del poderío en el mar. La tecnología moderna ha producido sistemasde armas flexibles y de efectos a largo alcance, que han ocasionado el replanteo del poder ejercido en el mar, poder que ha perdido por su parte el carácter naval obligado, en el sentido de ser practicado desde buques que se desplazan sobre el agua o dentro de ella. Quienes consideran las futuras situaciones de conflicto como recurriendo a ataques nucleares de gran magnitud, sostienen que la nueva forma de plantear la estrategia moderna en el mar ha disminuido la aceptabilidad del portaaviones como fuerza de ataque, al existir cada vez mayores dudas sobre su capacidad para subsistir en una guerra sin restricciones. Por otro lado, el hecho de presentarse cada vez menos admisible el concepto de operaciones navales apoyadas en condiciones de empleo relativamente libre de armas nucleares al estilo tradicional, podría tomar la forma de una abstención total de las armas nucleares que conduciría a la guerra convencional de carácter limitado. Muchos observadores entienden que el empleo del poder naval en guerras limitadas será una de las características más notables, de las próximas décadas, incluyendo las libradas casi exclusivamente en el mar. Eso hará que el poder naval sea ejercido dentro de un cuadro de disuasión nuclear. La guerra de Vietnam determinó que los Estados Unidos aumentaran su fuerza de portaaviones de ataque después de haber modificado su actitud McNamara, que anteriormente había abogado por una reducción de esa fuerza. Los defensores del portaaviones han preconizado sus virtudes sin paralelo y sus detractores han utilizado como argumentos, que las tareas que cumplen los portaaviones no justifican la erogación y que ellas pueden ser igualmente realizadas por aeronaves con base en tierra. El resultado final del análisis por parte de los Estados Unidos, basado en la experiencia de Vietnam, fue la exhortación a McNamara a que se apartase de las

propuestas de reducción y encarase la creación de una gran fuerza de portaaviones. La intensificación del desarrollo de los portaaviones de los Estados Unidos demuestra que aun en la era atómica perdura la esencia del pensamiento de Mahan, si se conviene en que el portaaviones es el sucesor del acorazado. Resulta indudable que el poder marítimo constituye la base esencial para la intervención en apoyo de operaciones terrestres en una guerra limitada. De no contar con transportes marítimos garantizados, es imposible la conducción de operaciones en gran escala en ultramar. Las aeronaves son incapaces de reemplazar a los buques para esa tarea y todo parece indicar que nunca podrán suplantarlos. Respecto de las fuerzas navales de combate, parecería que comparten cierta capacidad con el poder aéreo para causar electos rápidos y flexibles en la mayor parte de la tierra. Lo que cede la marina a la aviación en velocidad, lo suma en independencia y multiplicidad de acción. Se considera que, fuera de Europa, la guerra limitada puede ser amplia en repercusión, rápida en su iniciación, persistente en su desarrollo y controvertible en sus inferencias. En conflictos de esa naturaleza, es indudable que el poder marítimo cumplirá un papel preponderante.

El proceso de la crisis de los misiles en Cuba en 1962 se puede relacionar con la observación de Mahan referente al poderío terrestre, el cual, sin acceso al mar e independientemente de su magnitud, está llamado a un colapso eventual. El bloqueo es una estrategia común de la guerra y puede coartar de una manera eficaz y directa todas las acciones que dependan del empleo del mar. La cuarentena de Cuba, por ejemplo, no sólo logró evitar la introducción de nuevos misiles y bombarderos, sino que también, y a pesar de su corta duración, condujo a un efecto indirecto, como lo fue el retiro por parte de Rusia de las armas ya instaladas en Cuba. En este caso, en plena era atómica y en una atmósfera saturada con las sofisticaciones exquisitas de la ciencia y de la técnica, el poder marítimo cumplió su función de la manera más acabada en la acción no beligerante, como instrumento militar flexible.

Después de la crisis de 1962, el gobierno soviético adoptó la estrategia de la flota oceánica en el sentido tradicional, en vez de emplear simplemente sus buques como una extensión del poder del ejército. La marina soviética, relegada por tradición a segundo plano, se ha encaminado para alcanzar la situación de privilegio que con respecto a las otras fuerzas armadas posee la mayoría de las flotas de los países occidentales. El papel tradicional de la Unión Soviética ha consistido en respaldar las operaciones terrestres de gran magnitud en el teatro europeo, pero ya no es posible guiarse por esto y resultaría peligroso hacerlo para apreciar el futuro que le cabrá a una fuerza armada que

da vivas muestras de verdadera expansión. La URSS ha debido reconocer su encierro debido a la desfavorable posición geográfica terrestre, cuyas únicas costas habitualmente libres de hielo son las del mar Negro. Esa situación ha sido susceptible de corrección sólo por medio de una permanente y activa presencia de la flota soviética en los mares de importancia político-militar y por la obtención de puntos de apoyo propios en puertos, aeródromos y bases de misiles en los espacios marítimos.

El director del *Jane's Fighting Ships,* Raymond V. Blackman, señala en el prefacio de la edición 1970-71 que "la Unión Soviética tiene buques de guerra por todas partes" y que "la URSS no está interesada tan sólo en el Mediterráneo". "Su ascenso repentino se extiende a los siete mares... hasta el punto de que cabe preguntarse quién es hoy el verdadero gendarme del mundo". Observa Blackman además que "la expansión del poder soviético constituyó un fenómeno militar de los años 60 que parece adquirir caracteres de oleada en los años 70". Por otro lado, se ha creído ver un índice de la creciente expectación en la marina de la URSS, en la mayor atención que se le ha prestado a la armada en la segunda edición del volumen *Estrategia militar soviética,* publicado por el mariscal Sokolovsky, y cuya primera edición fue criticada por no haber tomado en consideración los asuntos navales.

En la opinión del director del *Jane's,* edición 1970-71, es en el campo de la marina mercante donde más se puede apreciar la pujanza de los soviéticos en los mares. Si bien se estima que la flota rusa cuenta con 75 submarinos nucleares, 320 submarinos impulsados por motores diésel, 2 portahelicópteros, 25 cruceros, 100 destructores, 100 escoltas, 275 lanchas patrulleras, 300 dragaminas, 125 lanchas dotadas de misiles, 300 lanchas torpederas, 250 buques anfibios, y millares de unidades de apoyo, de auxilio y de servicio, el crecimiento realmente vigoroso se halla en la marina mercante, que desde 1955 hasta el presente se incrementó, de mil unidades, con un desplazamiento de 2.300.000 toneladas, a siete mil embarcaciones con un tonelaje de 16.000.000. El estudio preliminar del *Jane's* sostiene que en los últimos tiempos, a más del incremento de unidades navales, se han incorporado 2 millones de toneladas a la marina mercante, y que se está fusionando "en el tablero del ajedrez mundial de la estrategia, con la flota soviética de alta mar, compuesta por los llamados buques "pesqueros", a las flotillas de unidades sofisticadas de "investigación", y a las grupos de buques de apoyo paramilitares". La expansión mercante soviética ha hecho pensar en una agresión económica de envergadura, gracias a la alta tasa de crecimiento que en la década del 80 permitiría a los rusos alquilar buques a los países occidentales, en una competencia de fletes nunca vista. Todos los pronósticos convienen en el aumento futuro

de la carga transportada por mar, debido al constante crecimiento de la población del mundo y al ritmo más acelerado de la actividad económica; en 1939 el porte mercante mundial se elevaba a 61 millones de toneladas, y hacia 1955 alcanzó los 95 millones. La cifra correspondiente a 1965 se estimaba en 154 millones.

La influencia que tuvo la obra de Mahan en el último decenio del siglo pasado para impulsar el desarrollo del poder marítimo, puede aplicarse a la expansión por el dominio del mar en nuestros días. La clarividencia de Mahan le permitió establecer en el siglo anterior, que el Caribe guardaba la misma relación con respecto a América que el Mediterráneo con Europa. La historia reciente ha mostrado a la flota mercante soviética lo suficientemente adecuada para constituir en su momento un recurso militar, así como para servir a propósitos políticos; la ayuda de la URSS a Cuba en el Caribe y a Egipto en el Mediterráneo, es un ejemplo de ello. El incremento y la infiltración de los buques rusos en el intercambio constituye un factor de gran peso en la política internacional y en los intereses estratégicos, y ese motivo ha sido el principal argumento utilizado para demostrar la necesidad de un apoyo oficial más generoso a la industria naviera en los países occidentales.

En la edición del *Jane's* correspondiente al bienio 1970-71, ha sido lanzada la idea de convertir a la OTAN en un instrumento más amplio, a los efectos de la vigilancia de los mares del mundo. Uno de los motivos de preocupación para la OTAN, es preservar sus dos eslabones más orientales, Grecia y Turquía, de un eventual aislamiento naval. Sin embargo, el proyecto de extensión del sistema defensivo naval de la OTAN a todo el océano Atlántico, con la inclusión específica de las costas sudafricanas y sudamericanas, tiene su motivación más profunda en la omnipresencia naval soviética a través de los siete mares. La OTAN se convertiría de ese modo en la Organización del Tratado del Gran Atlántico y comprendería, en carácter de suborganizaciones, a la rama naval de la propia OTAN, una especial para el Mediterráneo, y otra que se crearía especialmente para el Atlántico sur. Esta última, integrada por Sudáfrica y los países del litoral atlántico sudamericano, debería —en opinión de Raymond Blackman— hallarse en condiciones de proyectarse hacia el océano Índico, donde se cree estar notando la presencia de China comunista. Si bien desde el punto de vista naval no se considera a China entre los grandes, parece probable que, de persistir en una política activa para ejercer presión externa en Asia, podría llevar a un choque directo en el mar; una retirada británico-norteamericana del océano Índico y del Lejano Oriente concedería a China la posibilidad de adquirir cierta supremacía local en el mar como para obstruir el enorme comercio marítimo de la zona, por medio del daño a las comunicaciones marítimas y por la imposi-

ción a sus oponentes de una campaña costosa y sin éxito cierto. En el caso del Japón, que se inmovilizó por la pérdida de sus buques durante la segunda guerra, la situación crítica se halla en la importación de 75 millones de toneladas de petróleo por año desde el golfo Pérsico, cargamento que atraviesa el océano Índico y los angostos estrechos de Indonesia. La defensa de esas líneas de comunicación marítima puede resultar una tarea gravosa, aun cuando las marinas de Gran Bretaña y los Estados Unidos tengan el compromiso de desempeñar un papel activo para el equilibrio del poder en el Lejano Oriente. De rescindirse ese compromiso, el Japón debería resignarse a ver sus buques expuestos a la amenaza de las potencias navales con las que llegara a trabarse, o bien a la formación de una sólida fuerza naval.

El empeño de las mayores naciones del mundo en la competición por el poderío marítimo durante el siglo pasado parece no haber cesado y, aún más, todo parece indicar un renacimiento por los intereses en el mar. El acrecentamiento demográfico del futuro, agregado a la expansión de la actividad económica y a la consecuente ampliación del volumen de productos y servicios de intercambio a nivel internacional, intensificarán inevitablemente el empleo de los mares como vía de comunicación. El análisis del desarrollo mundial en los próximos tiempos, sugiere el incremento del valor absoluto del tráfico marítimo y una mayor importancia del mar como productor de alimentos y minerales. La expansión demográfica y la correspondiente actividad económica, unidas a razones de tipo militar, prevé para el futuro una importancia creciente del dominio, control y explotación de los mares, como temas primordiales para su resolución en el plano de lo político y lo estratégico.

A pesar de los adelantos científicos y tecnológicos, la clausura de una vía marítima de comunicación puede acarrear una serie de trastornos visibles en casi cualquier lugar del planeta. Por ejemplo, se considera actualmente que la reapertura del canal de Suez sería una medida de beneficio, en términos estrictamente económicos, para todos los países del mundo. El canal constituye el camino más corto entre el Este y el Oeste, o sea entre los centros productores de petróleo del golfo Pérsico y las naciones consumidoras de Europa occidental y América del Norte. Con el canal cerrado, el petróleo del golfo Pérsico debe viajar 11.000 millas por el extremo de África antes de llegar a destino, 6.000 millas más de las necesarias que para el viaje por la vía marítima que atraviesa el canal. Por consiguiente, la distancia y el mayor tiempo requerido para efectuar el viaje han influido sobre los costos del petróleo, cuyo incremento se considera como un factor inflacionario mundial. De acuerdo con los estudios de Ragaei el Mallakh, profesor de economía y presidente del departamento de África y Medio Oriente de la Universidad de Colorado, la clausura del canal de

Suez ha costado a Europa, a los Estados Unidos y al Japón, más de 3.000 millones de dólares durante el transcurso del año 1970. La magnitud de esa cifra ha sido confirmada por otros economistas, pero varias fuentes de opinión reconocida concuerdan en que los costos son menores; de todos modos, dejando de lado la precisión de una cifra, se puede convenir en que la clausura del canal ha provocado el considerable aumento de los precios. Han aparecido presiones de varias procedencias, tanteando la posibilidad de conseguir la apertura del canal. Europa y Japón han visto roído su intercambio por las tasas de embarque cada vez más elevadas. Las compañías petroleras, por su parte, necesitan un canal abierto para resistir el embate de los productores de petróleo africano en el afán de obtener precios más altos. Algunos diplomáticos creen, más allá del orden económico, que la apertura del canal de Suez debe ser el primer paso para establecer la calma en el Medio Oriente. Dentro de ese panorama, juegan su propia partida Egipto y Rusia; sobre todo esta última, que en los diez años últimos ha adquirido conciencia marítima y aprendido a pensar y planear en el ámbito del mar. Las críticas a la esencia de las ideas de Mahan han debido atenuarse en razón de los acontecimientos.

Poco más de diez años después de que el almirante Mahan hubo demostrado en forma convincente y conclusiva la histórica inexpugnabilidad del poderío marítimo, se presentaron reparos a la aplicación de su doctrina en el futuro, al considerársela socavada, si no invalidada, por dos nuevos factores. Uno, en el campo de lo material, fue el primer experimento exitoso de los hermanos Wright en 1903, con un aeroplano de motor. El otro, en el orden de las ideas, fue una comunicación científica escrita en 1904, por el geógrafo inglés Halford Mackinder, posteriormente conocido como "padre de la geopolítica". En su momento, en ninguno de los dos casos reconoció el mundo inmediatamente la gran importancia de ambos hechos; no obstante, con el tiempo, contribuyeron a cambiar la faz del mundo. También a Mackinder le ha sido discutida con frecuencia la validez de las teorías geográficas y se han señalado los puntos débiles de sus razonamientos. Sin embargo, a pesar del fracaso de Mackinder como profeta, se han mencionado argumentos de peso en pro de sus opiniones, tales como el hecho de haber instaurado la Unión Soviética un gobierno férreo en el "corazón de la zona terrestre" y la conversión de esa zona en una de las más fuertes del mundo, económica y militarmente, por medio del desarrollo agrícolo e industrial, explotaciones mineras, construcción de ferrocarriles y aeródromos, etc. Mackinder había reducido sus argumentos en una fórmula citada infinidad de veces: "Quien rige el este de Europa domina el corazón de la tierra; quien rige el corazón de la zona terrestre domina la Isla Mundial; quien rige la Isla Mundial domina el mundo". El "corazón de la tierra" de que hablaba Mackinder, era la región cen-

tral de Europa y Asia, remota del poderío marítimo y más allá de su dominio. "Incluyendo el mar Báltico, el medio y bajo Danubio navegable, el mar Negro, Asia Menor, Armenia, Persia, el Tibet y Mongolia. Dentro de él, por lo tanto, estaban Brandeburgo-Prusia y Austria-Hungría, así como Rusia: una triple base de potencial humano, que es lo que faltaba a los invasores jinetes de La Historia". Los mares Báltico y Negro fueron incluidos por Mackinder, porque se había demostrado durante la primera guerra mundial que no se podían alcanzar o dominar por el poderío marítimo exterior.

La evidencia histórica ha señalado un vuelco de las doctrinas basadas en el dominio de la tierra, como lo es el hecho de la expansión mundial de la flota rusa, que cuenta hoy con una flota oceánica lo bastante poderosa como para trastornar la navegación entre los Estados Unidos y Europa, en caso de que estallase una tercera guerra mundial. Rusia, que detenta el gobierno del "corazón de la tierra", se encuentra aún muy lejos de dominar la Isla Mundial y mucho más de dominar al mundo, meta que no ha abandonado y para la cual ha debido organizar una flota oceánica que le permita proyectarse por el orbe, a través del poderío marítimo. No parece desatinado suponer, por el visible progreso de la marina soviética, que Rusia, enfrentada a la disuasión mutua en el terreno estratégico y habiendo agotado las posibilidades de una fácil expansión en Europa occidental, emprendió una actividad militar en escala mundial por medio de la preparación de una armada adecuada para sus nuevos propósitos.

Terminada la segunda guerra mundial, el encandilamiento producido por la posibilidad de ejercer el poderío aéreo mediante el arma nuclear, postergó a muchas marinas en las pujas presupuestarias. Luego, en la década del 60 se fue restableciendo paulatinamente la preferencia de las fuerzas navales como instrumentos elegidos para cumplir muchas tareas militares. Resulta inevitable que mientras los Estados empleen la fuerza como instrumento de la política, la actividad en el mar deberá continuar. Las dos terceras partes de la superficie del Globo se hallan cubiertas por las aguas de los mares, de los cuales más de la mitad supera la profundidad de los 3.000 metros y existen más de cien Estados soberanos poseedores de costas.

Mahan creía que la armada dependía del comercio marítimo como causa y justificación de su existencia, fundamento válido por lo menos en cierta extensión; le parecía razonable decir que donde existen buques mercantes, se tiende lógicamente al desarrollo de una forma de protección naval. Por otra parte aceptaba que Rusia, con un comercio marítimo pequeño, por lo menos en sus propios buques y cuya bandera mercante era raramente vista, hubiera tenido la necesidad imperativa de poseer una armada. Ha pasado mucho tiempo, empero, desde la

época de la guerra ruso-japones a, y de aquella Rusia de la cual decía Mahan que no podía ser llamada sensatamente una nación marítima; la Unión Soviética, en tanto, ha distribuido sus buques mercantes y de guerra a lo largo y a lo ancho del mundo.

Decía Mahan que "la historia del poder marítimo es una larga narración, aunque no sólo eso, de disputas entre naciones, de rivalidades mutuas y de violencia que frecuentemente culminó en guerra. La profunda influencia del comercio marítimo sobre la riqueza y el vigor de los países se vio claramente mucho antes de ser detectados los verdaderos principios que gobernaron su crecimiento y prosperidad". Auguste Moireau comentó que "después de su primer libro, y especialmente a partir de 1895, Mahan proveyó las bases firmes para toda opinión sobre asuntos navales y marítimos; se ve claramente que el poder marítimo fue el principio, al que se adhiere o se rechaza, que determina los imperios que han de caer o permanecer". Las naciones del mundo han renovado en la actualidad su conquista del mar con el concurso de los medios más modernos de la ciencia y de la técnica, para la explotación de las fuentes de alimentos y minerales y su utilización en la mayor actividad del comercio. La República Argentina, que sostiene una importante cantidad de organismos interesados en los estudios del mar, ha reafirmado su destino en el mar con la creación de la Secretaría de la Marina Mercante, una institución relacionada directamente con los intereses marítimos.

La expansión de la marina mercante argentina es una necesidad prioritaria para las características comerciales del país, ya que la Argentina depende en un 95 por ciento de la vía acuática para el transporte de su comercio exterior. Los fletes que se originan superan los 340 millones de dólares anuales, de los cuales el 82 por ciento, o sea 278 millones, son transportados por buques de bandera extranjera.

La falta de una marina mercante capaz de atender lo que el país necesita, gravita muy desfavorablemente en la balanza argentina de pagos.

Para modificar ese estado de cosas, es necesario elevar el transporte mercante marítimo del 18 al 40 por ciento, lo que permitiría un incremento del orden de los 81 millones de dólares anuales, cifra que justifica ampliamente todos los esfuerzos que se realicen en tal sentido. La condición insular de la Argentina estrecha su relación entre el mar que la rodea y la economía general del país, para indicar que muchas de las rutas del futuro se abren en el mar. Las ideas de Mahan, que no han perdido actualidad y son utilizadas por los países más poderosos del mundo, también pueden ser empleadas por aquellas naciones que buscan su destino en el concierto mundial.

Las doctrinas de Mahan fueron vastamente completadas a través de una copiosa producción bibliográfica: *The influente of sea power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812,* su obra más completa y cuidadosamente documentada; las biografías de Farragut y Nelson; *Sea power in its relations to the war of 1812; Naval Strategy,* lo mejor de su pensamiento sobre la guerra naval moderna, y muchos otros volúmenes.

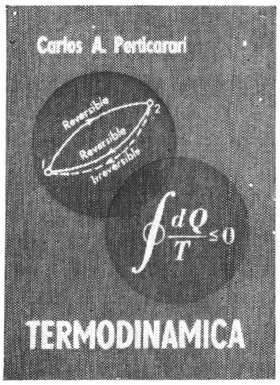
La influencia de Mahan se hizo sentir tanto en la opinión pública como en la profesional, y su participación en la política naval así como en la política nacional de muchos países fue enorme. Hoy día no es aventurado asegurar la permanente vigencia de muchas de las ideas de Mahan, que retienen gran parte de su valor aun cuando hayan podido verse algo afectadas por el tiempo transcurrido. Debe considerarse a Mahan como el precursor del pensamiento geopolítico, así como un historiador y filósofo naval, cuyas ideas esenciales sobreviven a la era nuclear, puesto que los principios estratégicos de la teoría del poder marítimo mantienen su validez, aun cuando la guerra de buque a buque haya dado lugar a la dinámica y flexibilidad de los sistemas de armas.

Cuando le llegó la muerte a Mahan, los Estados Unidos habían alcanzado los objetivos que él marcó, es decir, la concentración de flotas en tiempo de paz preparadas para la guerra, el abandono de una política naval estrictamente defensiva, el estudio sistemático de los problemas profesionales, el fortalecimiento de la posición norteamericana en el Caribe, la adquisición de bases en el Pacífico, la fortificación de Panamá.

Se ha dicho que Mahan modificó profundamente, durante su vida, la historia de la época en que vivía. Más allá también. A 66 años de su muerte se mantiene vigorosa la vigencia de su máxima: "Quien gobierna las olas, gobierna el mundo".

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

La Conquista Criolla de la TIERRA del FUEGO

Por el Capitán de Fragata
ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

Diríase que la Naturaleza puso todo su empeño y desplegó todos sus recursos para que la Tierra del Fuego siguiera por los siglos siendo una región inhóspita, impropia para la vida del hombre, y sobre todo del hombre blanco. Pero ese extraño personaje, que se cree a sí mismo objeto y fin de la Creación, levantó el guante y con indecibles sacrificios y sufrimientos, a la larga venció. El artículo que sigue describe las etapas de esa épica lucha.

Desde su descubrimiento por Hernando de Magallanes en 1520, la Tierra del Fuego tuvo siempre un atractivo especial para los exploradores y navegantes. Las altas montañas de cimas nevadas y laderas cubiertas de bosques, los vericuetos de sus costas recortadas a pico sobre el mar, su clima áspero y los sempiternos temporales de la zona fueron acicate para los aventureros que trataron de develar sus misterios.

Pero debieron transcurrir siglos antes de que se pudiera establecer en aquellas tierras una población permanente. No porque faltaran quienes pusieran empeño en lograrlo: pero las terribles condiciones de vida en aquella zona, adonde era preciso llevarlo todo para poder subsistir, y la lentitud de los viajes de entonces que hacían imposible el abastecimiento de poblaciones estables, se unieron para conducir al fracaso los primeros intentos. Y estos fracasos incidieron en el paulatino abandono en que quedó aquella Tierra del Fuego, cuya colonización parecía imposible.

El primer ensayo de población de las tierras magallánicas fue el de la expedición de Frey García Jofré de Loayza, que partió de La Coruña el 25 de julio de 1525 con siete naves y en la que iba, como piloto mayor, nada menos que Sebastián El Cano. Esta expedición fue un total fracaso y costó la vida a la mayoría de sus miembros, incluyendo a Loaiza y a El Cano. En ningún momento pudieron cumplir su proyecto de poblar aquellas tierras.

En 1534 zarpó de España una nueva expedición, esta vez a las órdenes de Simón de Alcazaba, piloto portugués al servicio de la corona española. Como el anterior, llevaba el proyecto de colonizar las tierras del Estrecho, pero los temporales sufridos en aquellos mares hostiles impidieron que Alcazaba pudiera cumplir su propósito. Ante este fracaso, decidió dirigirse hacia el norte para asentar su futura población

en tierras de la actual provincia de Chubut. No diremos más de él, pues su aventura escapa a este tema, pero bástenos mencionar que aquella expedición, después de extremos padecimientos, terminó en medio de motines y asesinatos en los cuales murió Simón de Alcazaba.

Luego no hubo más ensayos serios de población de aquellas tierras sureñas, hasta el famoso intento de Pedro Sarmiento de Gamboa, en 1584.

Este interesante personaje de la historia del descubrimiento y conquista de América merece que le dediquemos algunos párrafos, puesto que es afín al tema que tratamos. En efecto; es el único de los colonizadores de entonces que persevera en sus planes de afincar poblaciones en la Tierra del Fuego. El proyecto de fortificación del estrecho de Magallanes para evitar el paso de los corsarios ingleses que presentó al rey Felipe II, y que fue aprobado por éste, contemplaba la construcción de dos fuertes artillados en la costa norte del estrecho y otros dos en la del sur, enfrentados con aquellos que, con los fuegos cruzados de sus cañones, asegurarían la inviolabilidad del paso por naves extranjeras.

Por bien sabidos, no vamos a repetir aquí los trabajos que debió sufrir Sarmiento de Gamboa para llevar hasta aquellas tierras a los 380 pobladores que destinaba a las dos "ciudades" a fundar y a los cuatro fuertes a construir. Bástenos mencionar que, incomprendido por quienes debieron apoyarlo, y por consecuencia faltos de pertrechos, el colonizador y sus súbditos fueron incapaces de completar la obra iniciada.
Y así fue que de aquel intento quedaron en la zona las tumbas anónimas y el triste topónimo de *Puerto Hambre,* con que el inglés Cavendish bautizó los tétricos restos de la población que Sarmiento había fundado.

Luego, la Tierra del Fuego entró en el olvido. Ni siquiera las expediciones científicas españolas de fines del siglo XVIII o la del inglés Fitz Roy en 1833, lograron despertar entre los criollos un real interés por aquella isla que pertenecía por aquel entonces más a la leyenda que a la Historia.

A mediados del siglo XIX hubo un nuevo ensayo de colonización en el territorio fueguino. Esta vez los expedicionarios iban empujados por un piadoso fervor evangélico.

Se trataba del ex oficial de la Armada británica Alien Francis Gardiner y seis compañeros. Gardiner había fundado la *Patagonian Misstonary Society,* que tenía por objetivo catequizar a los salvajes patagónicos que, como había referido Fitz Roy, vivían en la más completa ignorancia y miseria.

Gardiner y sus hombres desembarcaron en la isla Picton hacia fines de 1850 y quedaron allí con dos lanchas metálicas desarmables de siete metros de eslora cada una, únicos medios de transporte en aquellos

feroces mares australes. En el apuro del desembarco los misioneros olvidaron la pólvora y las armas, de manera que quedaron inermes frente a los indios e incapaces de cazar para obtener sustento.

Los indios yaganes, a quienes Gardiner y los suyos querían catequizar, se mostraron en todo momento hostiles, lo cual hizo que los misioneros se trasladaran en sus dos lanchas hasta Puerto Español, en la costa sur de Tierra del Fuego. Allí los sorprende un temporal y pierden una de las dos lanchas, con la mayor parte de los víveres.

Se refugian en una cueva de Puerto Español y pasan así los meses de enero y febrero de 1851. Vuelven más tarde a la isla Picton en busca de algunos víveres que allí habían depositado y, dejando un letrero con indicaciones de donde estaban, regresan a Puerto Español a esperar que la casualidad hiciera que alguien fuera a buscarlos a aquellos desolados parajes.

Vanos fueron los esfuerzos de aquellos hombres que, tras larga agonía, murieron de inanición en aquellas desoladas regiones, durante el invierno.

Recién en octubre de aquel año apareció un buque en la zona. Era el pailebote «John E. Davison», del capitán Smiley, que había sido fletado en Montevideo para llevar provisiones a los misioneros. Smiley llevaba como segundo nada menos que a Luis Piedra Buena, que iniciaba así su grandiosa carrera de pionero patagónico. Precisamente a este marino le tocó en suerte encontrar parte de los restos de la expedición misionera y a tres cadáveres, con un diario redactado por el médico, doctor Williams, que le permitió enterarse del fin de aquellos desgraciados. Los cuerpos de Gardiner y de otros de sus compañeros fueron hallados en febrero de 1852 por los tripulantes de la fragata inglesa «Dido», que también había sido enviada en su busca. Los diarios de ambos mártires, que con raro tesón llevaron hasta pocos instantes antes de sus muertes, narran con acento patético el drama de aquellos dos hombres que fueron lentamente muriéndose de hambre en la cueva en que habían ido a refugiarse.

No debemos dejar de mencionar la cristiana resignación que se refleja en esos diarios y que nos habla más claro que ningún otro testimonio de la conciencia apostólica con que aquellos hombres aceptaron su espantosa muerte en pro de la catequización de los pobres salvajes a quienes querían llevar, junto con el conocimiento de la religión cristiana, los beneficios de una civilización que mejorara la triste condición en que vivían aquellos seres, verdaderos sobrevivientes de la Edad de Piedra.

La sociedad misionera no cejó en sus propósitos y fletó un buque, que se llamaba «Allen Gardiner» en memoria del primer mártir, des-



Vista general de Ushuaia
(Fotografía del archivo del Museo Naval de la Nación)

tinado a realizar lo que Armando Braun Menéndez llama "catequización circulante" entre los indios fueguinos, pero los indígenas se mostraron irreductibles y en 1859 mataron a pedradas a otros ocho misioneros que habían desembarcado para celebrar los oficios divinos.

Recién en 1869 consiguen estos pertinaces catequistas un resultado positivo. Fue el reverendo White Stirling quien, con verdadero heroísmo, se instaló en una cabaña solitaria en una pequeña península de la bahía de Ushuaia. Allí, con infinita paciencia y con la autoridad que emana del valor personal, consiguió ganarse la buena voluntad de los indios yamanas que, paulatinamente, se fueron instalando alrededor de su choza. El reverendo Stirling es, así, el primer hombre blanco que consiguió afincarse en Tierra del Fuego.

Ante el éxito de este solitario, la *Patagonian Missionary Society* decidió la instalación de un establecimiento misionero más completo y nombró como jefe al reverendo Tomás Bridges quien, entre otras muchas virtudes, tenía la de dominar perfectamente el idioma indígena, condición ésta que podemos considerar de primera importancia en el éxito posterior que tuvo la empresa.

El reverendo Bridges, acompañado de su familia y otros catequistas, entre los que se encontraba el maestro Lawrence, construyeron un po-

blado que se instaló en el mismo lugar en que Stirling había tenido su casilla y que actualmente lleva en su recuerdo el nombre de *La Misión,* en el extremo sudoeste de la bahía de Ushuaia.

Los misioneros ingleses no limitaron su acción a la enseñanza de la doctrina a los indígenas. También fueron inculcándoles normas de civilización que los iban, poco a poco, alejando de su primitiva condición.

También les enseñaron a los indios canoeros la humanitaria labor de salvar náufragos. Por aquella época se había incrementado mucho la navegación por los mares del sur y eran muy frecuentes los naufragios en los traicioneros escollos del archipiélago, constantemente batidos por temporales desatados. Los indios catequizados fueron instruidos sobre la forma en que debían tratar a los náufragos y se les munió de credenciales que informaban a éstos sobre la condición pacífica de los portadores, al tiempo que se les indicaba la forma en que debían comportarse con sus salvadores, para evitar reacciones negativas de quienes se sentían atemorizados por la siniestra fama de que gozaban los habitantes de aquellas latitudes. Estas piadosas costumbres que adquirieron las yamanas y onas salvaron, así, muchas vidas de náufragos que eran recogidos luego por la goleta «Alien Gardiner», que recorría permanentemente aquellos parajes.

Pero todo esto que venimos relatando y que sucedía en territorio argentino estaba ocurriendo sin la más mínima intervención de nuestras autoridades, y esas instalaciones estaban virtualmente amparadas por el pabellón británico. La goleta «Alien Gardiner» mantenía el contacto de los misioneros con la civilización por medio del establecimiento de las islas Malvinas, en las que la *Patagonian Missionary Society* había ubicado su central de operaciones en Keppel. Y el nuevo idioma que aprendían nuestros indios era el inglés y no el español.

¿Qué habían hecho mientras tanto los gobernantes criollos? Triste es decirlo, pero carecían del más mínimo poder naval. Los gobiernos nacionales, vueltos de espaldas al mar, descuidaron la Patagonia y la Tierra del Fuego, acuciados por las rencillas políticas que agostaban al país y le impedían emprender el desarrollo que su potencial riqueza prometía.

Hemos hablado de los primeros intentos españoles, que fueron renovados en el siglo XVIII y cuyo programa integral fracasó por falta de apoyo de la Corte española, cuyo esfuerzo debió desviarse hacia la atención de las guerras europeas.

Cuando ocurren los hechos de Mayo de 1810, de los establecimientos patagónicos españoles sólo quedaban en pie el de Puerto Soledad, en las islas Malvinas; el de San José, en el golfo de este mismo nombre,

y Carmen de Patagones, en la boca del río Negro. De los tres, sólo habría de subsistir el último, ya que de los otros, Puerto Soledad fue abandonado por los realistas en 1811 y el de San José arrasado por los indios en 1810.

Luego sobrevinieron los avatares de las guerras de la Independencia, que captaron todo el interés y las posibilidades materiales de los criollos. Más tarde las guerras civiles sumieron al país en el desorden e impidieron que los gobernantes argentinos dedicaran su atención a los intereses marítimos, única posibilidad de sostener una razonable colonización en la Patagonia.

La aparición de los caudillos y sus limitados intereses políticos, que no excedían por lo general de un cerrado localismo provincial, agravó el problema a tal punto que, con el genérico nombre de Desierto, se abandonaron a su suerte los extensos territorios australes.

Sin embargo, hubo algunos argentinos que dedicaron sus afanes al litoral patagónico para sus aventuras comerciales. Desgraciadamente no se ha podido encontrar en nuestros archivos la documentación correspondiente y solamente podemos atisbar lo que deben haber sido aquellas actividades de cazadores de focas en nuestras costas a través del relato del norteamericano Palmer, cuando refiere que en 1819 llegó a las islas antárticas tras las aguas de un buque argentino, el «Espíritu Santo». Y sabemos bien que los loberos debieron recurrir a la caza de focas y lobos en la Antártida, después de agotar las reservas —como consecuencia de la matanza indiscriminada— en las islas Malvinas y en el archipiélago de Tierra del Fuego. Podemos afirmar, pues, sin temor a equivocarnos, que hacia la mitad del siglo XIX las costas fueguinas eran visitadas por nuestros marinos dedicados al comercio de los cueros de foca y de la caza de la ballena; aunque no debemos olvidar que este tráfico no eran exclusivo de los argentinos, ya que la falta de un adecuado control por parte de las autoridades nacionales, permitía la presencia de extranjeros que se dedicaban a las mismas actividades, a tal punto que llegaron a hacer desaparecer de los costas patagónicas valiosas especies de animales marinos.

Recién comienza a afirmarse la voluntad argentina por conservar sus territorios sureños con la aparición en el escenario patagónico del capitán Luis Piedra Buena y su instalación en la isla Pavón, de la ría de Santa Cruz, en 1868. Desde ese momento y gracias a la ardiente voluntad de aquel visionario que fue Piedra Buena, los argentinos comenzamos a asegurar nuestro dominio sobre las territorios patagónicos.

Por aquel entonces, los gobiernos nacionales cambiaron la tónica de la política con respecto al litoral marítimo. Se adquirieron buques y se creó la Escuela Naval Militar, que dotaría a la Armada de oficiales

educados en el país con una sólida preparación científica. Y así comenzaron las exploraciones, que habrían de incorporar definitivamente las tierras patagónicas al territorio general de la República. Además, se funda el *Instituto Geográfico Argentino,* institución privada que apoyó sustancialmente las expediciones científicas que llevaron a un conocimiento cabal del país y en cuyo ámbito se formaron figuras ilustres en los estudios de la geografía argentina; entre ellos no podemos dejar de mencionar al doctor Estanislao S. Zeballos, al doctor Francisco P. Moreno, al capitán de fragata Carlos María Moyano y al oficial mayor del Ministerio de Marina, Ramón Lista.

Precisamente fue este Instituto el que impulsó la realización de la expedición científica del teniente de navío italiano Giácomo Bove, destinado a explorar las islas de Tierra del Fuego y de los Estados. Los científicos extranjeros que acompañaron a Bove fueron el naturalista Carlos Spegazzini, el geólogo Domingo Lovisato y el zoólogo y botánico Decio Vinciguerra.

Partieron de Buenos Aires el 17 de diciembre de 1881 a bordo de la barca «Cabo de Hornos», comandada por Luis Piedra Buena, que llevaba como segundo comandante al capitán de marina Edelmiro Correa quien, además, asumía la representación del *Instituto Geográfico Argentino.*

Los resultados de esta expedición colmaron los deseos de quienes la habían inspirado. Los exploradores hicieron un extenso reconocimiento de la isla de los Estados, el primero que se realizaba en la historia de esta isla. Luego se dirigieron a la Tierra del Fuego, donde exploraron los vericuetos de sus canales; allí pasaron las penurias clásicas de quienes navegaban a vela por aquellos difíciles pasos plagados de arrecifes y barridos permanentemente por vientos huracanados. El 31 de marzo de 1882 se pierde en bahía Sloggett la goleta «San José», que Bove había arrendado para explorar los canales, y deben llegar hasta Ushuaia en un bote de remo para requerir los buenos oficios de los misioneros ingleses y su goleta «Alien Gardiner», que los rescata de Sloggett.

Desde Ushuaia, Bove con el guardiamarina argentino Juan Manuel Noguera, realizaron una expedición terrestre hacia el interior de la isla y, al regreso, mientras Bove llevaba a cabo en Ushuaia trabajos científicos, el guardiamarina Noguera realizó la increíble hazaña de navegar en un bote abierto, conjuntamente con un misionero inglés que quiso acompañarlo en el viaje y seis indios fueguinos, el canal de Beagle hasta salir por fuera de las islas Lennox y Picton; luego hacia el sur, contorneando la isla Navarino y explorando el archipiélago de las islas Wollaston y las bahías Nassau y Orange, para volver a Ushuaia por el Paso Murray.



Comodoro Augusto Lasserre. (Fotografía del Archivo del Museo Naval de la Nación.)

La expedición Bove volvió a Buenos Aires en tres grupos; primero llegó la «Cabo de Hornos», el 1° de setiembre de 1882, y al día siguiente lo hizo un segundo grupo a bordo del transporte «Villarino» y, por último, el mismo Bove el 12 del mismo mes.

Así se daba fin a aquella importante expedición, que tiene el privilegio de ser no sólo el primer intento argentino de conocer profundamente la Tierra del Fuego, sino también el de haber sido la primera vez que se exploraba el interior de esa isla y de la de los Estados. Pero de todos modos, faltaba la ocupación efectiva de esos territorios para demostrar fehacientemente la soberanía argentina en aquellas tierras.

Llegamos ahora al año 1884. Había culminado la Conquista del Desierto y el indio salvaje, vencido, dejaba de ser la amenaza permanente sobre las pampas feraces. El 13 de diciembre del año anterior, el teniente O'Connor escribía en su Diario de Navegación: *A 2H. 40m. p.m. entraba triunfante en el Lago Nahuel Huapí, con el aparejo largo y el Pabellón Nacional al tope, la lancha que en ese momento se llamó «Modesta Victoria»,* cumpliendo así un proyecto largamente acariciado y que había costado cuatro penosos viajes fluviales por los cauces de los ríos Negro y Limay. El capitán de marina Moyano se hallaba dedicado de lleno a sus tareas de colonización del territorio de Santa Cruz del que, poco después, sería designado primer gobernador.

El panorama general de la Patagonia había cambiado de súbito. Quedaba atrás el desinterés de los gobiernos anteriores y el Presidente de la República de entonces, general Roca, ponía todo el énfasis de

su política en la ocupación de los territorios olvidados. Faltaba la Tierra del Fuego y para esa empresa, como en las demás del litoral patagónico, había que recurrir a la Armada.

La Armada de aquellos tiempos era bien heterogénea y cuando se decidió la constitución de la *División Expedicionaria al Atlántico Sur,* debió echarse mano a un abigarrado conjunto de buques disímiles.

La corbeta cañonera «Paraná» fue elegida como buque insignia. Era éste uno de los buques de la llamada *Escuadra de Sarmiento,* por haber sido adquirido durante la presidencia del gran sanjuanino. La «Paraná» era un buque mixto, es decir, de vapor y vela, con aparejo de barca, y pese a sus reducidas dimensiones, muy marinero. Era gemela de la «Uruguay» —el famoso buque antártico— que aún hoy conservamos a flote como reliquia de aquellos tiempos heroicos.

Acompañaban a la «Paraná» el transporte «Villarino», buque de vapor y vela que en su viaje inaugural de Inglaterra a Buenos Aires en 1881 había tenido el alto honor de conducir los restos mortales del general José de San Martín y que, de inmediato, había sido afectado al servicio de la costa patagónica, en la que estableció la primera línea regular de transporte y en la que sirvió hasta 1898, en que desapareció en su ley al chocar contra los escollos de bahía Camarones, que no estaban señalados en la carta.

Además, iban en esta expedición el vapor «Comodoro Py» y los cúters «Patagones», «Santa Cruz» y «Bahía Blanca», pequeños barquichuelos de vela estos últimos, que llevaban generalmente por plana mayor un solo oficial de marina como comandante y un piloto que por entonces solía ser extranjero.

Por supuesto que no podía faltar en esta escuadra la barca «Cabo de Hornos», el viejo buque de Piedra Buena, que era además escuela de grumetes. El gran capitán maragato había muerto el año anterior y no pudo ser de la partida, pero su espíritu aún alentaba en el maderamen de aquella barca y la tradición insuflada a sus tripulantes se mantuvo intacta para ser entregada a sus sucesores. Tradición que aún hoy también alienta en nuestras dotaciones navales, tanto en la marina mercante como en la Armada.

El jefe elegido para comandar la *División* fue el comodoro Augusto Lasserre, de distinguida actuación en nuestra Marina de Guerra.

Lasserre, hijo de un francés ex soldado de Napoleón, nació en Buenos Aires en 1826 e ingresó en la Armada en 1850, siguiendo las aguas de su tío, el ilustre capitán de navío Juan Francisco Seguí. Actuó en reiteradas acciones de las guerras civiles de la Confederación, militando en las fuerzas navales fieles a Urquiza. Terminados estos conflictos y con el grado de teniente coronel de marina, realizó varias comisiones

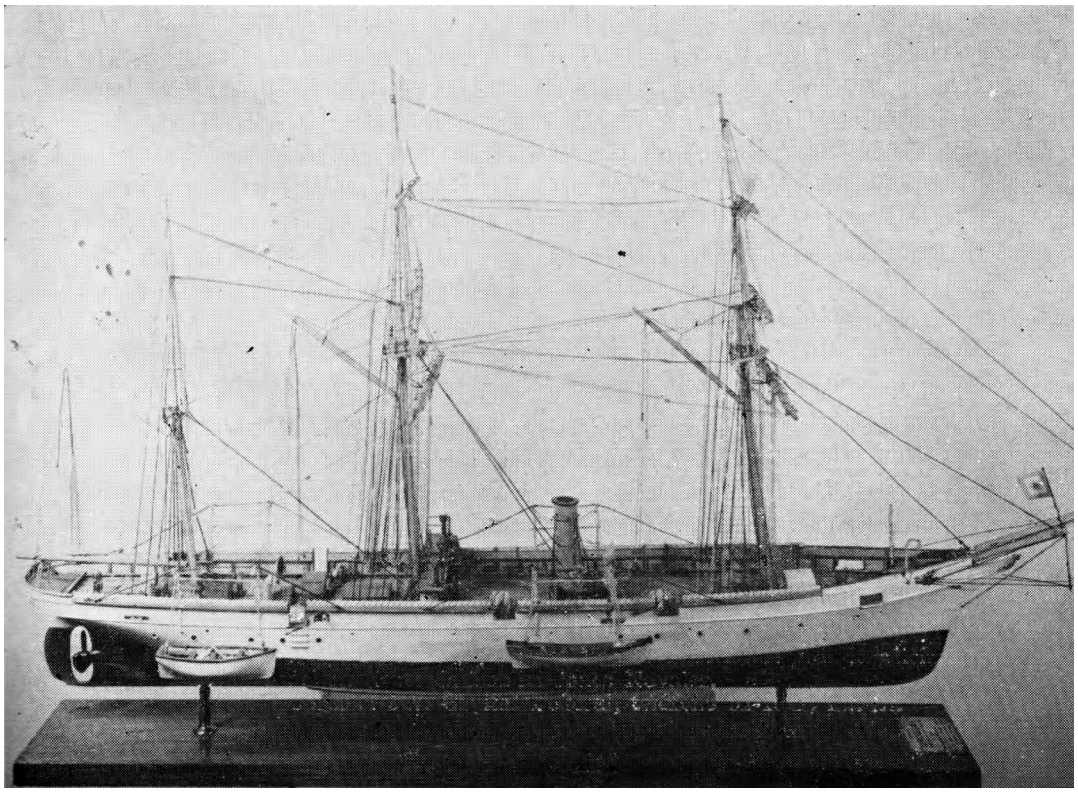
marítimas a la costa sur, con el objeto de estudiar aquellos parajes; de estas comisiones las principales fueron un viaje hasta el estrecho de Magallanes en 1879 y otros en 1881 y 1882, como comandante de la «Paraná», para efectuar estudios hidrográficos y oceanográficos en el litoral del Chubut. Como vemos, no podía haber sido mejor elegido el jefe de la *División Expedicionaria al Atlántico Sur,* que llevaba como misión fundamental establecer subprefecturas marítimas en San Juan de Salvamento y Ushuaia.

Además, el decreto respectivo, que llevaba la fecha del 24 de setiembre de 1883, expresaba que: "...auxiliado por los comandantes de los buques a sus órdenes, hará estudios sobre faros y balizas, y al propio tiempo practicará reconocimientos de los depósitos de guano, fosfatos, salitre, etc. y puertos apropiados para la pesca y faena de pingüinos en las costas marítimas de la Patagonia y Tierra del Fuego".

La «Paraná» zarpó rumbo al sur el 9 de marzo de 1884, acompañada del «Villarino».

El vapor aviso «Comodoro Py», que había sido adquirido especialmente para esta expedición, partió de la Boca del Riachuelo el 17 de

Cañonera «Paraná»: modelo en madera
(Museo Naval de la Nación)



marzo y se incorporó a los buques de la División en Santa Cruz, el 3 de abril.

Los cúters «Patagones» y «Bahía Blanca» se incorporaron también en el mes de abril en Santa Cruz, mientras que el cúter «Santa Cruz», que había zarpado el 21 de marzo de la Boca del Riachuelo, se dirigió directamente a la isla de los Estados. Este pequeño buque sufrió mucho en ese viaje, pues según dice su comandante, teniente Francisco G. Villarino: "Después de dos meses de mi salida del puerto del Riachuelo llegué a la isla nombrada, habiendo sufrido casi consecutivamente recios temporales, tales como no los había experimentado en cinco años que hacen que efectúo el crucero por aquellas costas, habiendo desgraciadamente sufrido la pérdida del guardiamarina don Benjamín Bourgeois, arrebatado de cubierta por las olas al dar cumplimiento a una orden, de lo cual di cuenta oportunamente al señor jefe de la División Expedicionaria a mi arribo a los Estados."

Indudablemente la navegación por el Atlántico Sur no resultaba una excursión de placer para las tripulaciones de los pequeños cúters, constantemente zarandeados por los temporales que son tan frecuentes en esos mares.

Como tradición originada por la acción de Piedra Buena, la ría de Santa Cruz frente a la isla Pavón, donde aquel visionario había tenido su establecimiento, constituía la "central de operaciones" de las expediciones australes. Cuando Lasserre llegó allí con sus buques era Subdelegado Marítimo el capitán Moyano, que ocupaba ese cargo desde 1878.

A mediados de abril de 1884, los buques de la División Expedicionaria se dirigieron hacia su primer objetivo en la isla de los Estados. Previamente, el 9 de abril, el jefe de la expedición resolvía cambiar el comando del cúter «Bahía Blanca», que había sido ejercido por el subteniente Alvarez, emitiendo la siguiente orden:

Rio Santa Cruz, Abril 9 de 1884

Al Subteniente de la Armada Nacional Don Darío Saráchaga

En el momento de imponerse de ésta, se recibirá Vd. del mando interino del cúter Bahía Blanca que le será entregado por su ex-comandante, subteniente Don Benjamín Alvarez.

Recibido que se haya del buque, procederá Vd. a prepararlo para hacerse a la vela con destino al puerto de San Juan (isla de los Estados) en el perentorio término de dos horas.

El piloto Montes de ese buque, que se ha declarado imposibilitado para seguir desempeñando las junciones de su cargo, será remitido,

como pasagero, a bordo del transporte «Villarino» y reemplazado por el de igual clase don Jorge Greguerson.

Al felicitar a Vd. por haberse hecho merecedor de esta comisión, debo recomendarle la mayor circunspección en el desempeño de sus nuevos deberes y espero que responderá debidamente a la confianza que en Vd. se deposita y sabrá cumplir como lo ha hecho hasta la fecha.

Dios guarde a Vd.

A. LASSERRE

Perdónesenos ahora una pequeña digresión: AI preparar este trabajo encontramos que ninguno de los autores consultados que escribieron sobre la expedición comandada por Lasserre, hace mención del cúter «Bahía Blanca», el que solamente aparece en la lista de buques de la división que menciona el jefe de ésta en su informe final publicado en la Memoria de Marina del año 1885. Intrigados por el asunto y buscando en el archivo histórico del Departamento de Estudios Históricos Navales apareció un libro de bitácora, manuscrito por el comandante del «Bahía Blanca», subteniente Saráchaga, documento que fue recientemente donado a ese archivo por el doctor Carlos A. Saráchaga, descendiente de aquel marino. Se trata de un cuaderno de tapas de cartón, de 31 crn de alto por 20 cm de ancho, con papel simple, rayado, que no tiene título ni señal distintiva alguna; a este cuaderno le faltan las primeras páginas que le fueron arrancadas y comienza el manuscrito existente con la siguiente leyenda: "Primera Singladura del día 18 al 19 de abril de 1884 de Punta Keel / Río Sta. Cruz Cúter Nal. «Bahía Blanca». Variación N 21° E"; prosiguen luego las observaciones y acaecimientos día por día, como acostumbra a llevarse comúnmente en los libros de bitácora de todos los buques, aun en la época actual.

La parte escrita de este curioso documento, manuscrito como dijimos de puña y letra del subteniente Darío Saráchaga, concluye en la singladura correspondiente al 3 y 4 de agosto de 1885, durante el viaje de vuelta hacia el norte, cuando el buque estaba a la vista de la costa de la entrada del Río Negro. El resto del cuaderno está en blanco.

Ofrecemos hoy, como primicia, las referencias a este muy completo diario de una de las unidades de la escuadra del coronel de Marina Lasserre, que nos permitirán revivir, en el sentido etimológico del vocablo, alguna de las aventuras que salpicaron los agitados trabajos a que debieron someterse los hombres de aquella expedición durante su estada en la isla de los Estados.

Volvamos ahora a las actividades de la División. Los buques de-

bieron separarse para ir hasta San Juan, pues si bien los buques de vapor («Paraná», «Villarino» y «Comodoro Py») pudieron poner rumbo directo a ese puerto, los veleros y en especial los cúters que estaban sometidos a los caprichos del viento, tuvieron que emplear más tiempo y esperar los vientos favorables para llegar a destino.

Por lo pronto, nuestro pequeño «Bahía Blanca» y su similar el «Patagones», que debían navegar "en conserva", no pudieron zarpar "en el perentorio término de dos horas" el 9 de abril, como lo especificaba la orden del jefe que acabamos de mencionar; recién zarparon el 18 de abril "con viento mui galeno" del S.E., como reza el diario.

Los buques mayores llegaron al puerto de San Juan en la isla de los Estados y allí Lasserre dispuso todo lo necesario para montar un faro permanente y una subprefectura marítima que no sólo atendiera el servicio de ese faro, sino también sirviera de estación de salvamento para los numerosos naufragios que, como dijimos, ocurrían por entonces en aquellas costas.

Mientras tanto, los dos cúters encontraban vientos flojos a la altura de la Bahía San Sebastián en Tierra del Fuego y el «Bahía Blanca» entraba en ésta a la espera de vientos favorables.

En este fondeadero, en el que dejaron caer el ancla a las cuatro de la tarde del día 21 de abril, el joven subteniente vio numerosos fuegos que indicaban la presencia de indios y que excitaron su curiosidad. Así es que decidió agregar algunas observaciones que no estaban contempladas en el programa trazado por su jefe.

No lo pensó dos veces y a las cinco y media se largó en un bote con tres hombres hasta la costa, que tenía una alta barranca que no pudieron trepar y sobre la que había 16 indios y algunas mujeres y, como él mismo escribe: "... éstas estaban mui retiradas de los hombres, probablemente cuidaban las armas de aquéllos, que se presentaban a nosotros desarmados como acostumbran a hacerlo". Los marinos, para atraerlos, tiraron algunas galletas en dirección de los indios, que las devoraron con avidez y que luego les indicaron una playa más apropiada para desembarcar. Saráchaga y los suyos se dirigieron a élla y una vez desembarcados entraron en contacto con los indios, de los cuales se les acercaron unos pocos, pintados de blanco y colorado, mientras los demás se mantenían lejos junto con las mujeres.

Saráchaga describe así a aquellos salvajes: "Estos indios son bien formados, altos i musculosos, viven en chozas de barro blanco i no usan más abrigo que dos o tres cueros de Guanacos, cosidos y con la lana para arriba — no les gusta mostrar las armas ni que vayan a sus chozas, que están á dos, tres, cuatro i algunas a más millas de la costa...".

Como se les hacía de noche, no pudieron seguir sus exploraciones y debieron volver a bordo.

Al día siguiente volvió Saráchaga a tierra con dos marineros y reanudó su entrevista con unos seis o siete indios, a los que regaló galleta y algunas chucherías; pero cuando manifestó su deseo de conocer sus viviendas, se acabaron las muestras de amistad y cuando los marinos insistieron y pretendieron emplear la fuerza, los salvajes les dispararon algunas flechas, una de las cuales le rozó una oreja a Saráchaga, el cual dice: "... Estos indios envenenan sus flechas de pelea dejándolas dos o tres días enterradas en el cuerpo de un animal en estado de putrefacción.

Los marinos volvieron a bordo con el propósito de regresar al día siguiente con más fuerzas, para poder continuar la exploración.

El día 23 volvió Saráchaga a tierra con cinco marineros armados de fusiles y se pusieron en marcha en dirección a la toldería más próxima. Los indios, viendo esta disposición, depusieron su actitud bélica y enviaron un viejo a parlamentar. Al entender las intenciones pacíficas de los marinos se les acercaron, desarmados, en número superior a los veinte. Sus demostraciones fueron amistosas, pero se negaron terminantemente a mostrar sus armas. Eran ya las cuatro de la tarde cuando notó Saráchaga que se levantaba viento fuerte del N.W. y ... dejémosle la palabra al subteniente: "... tuvimos que desistir de nuestra empresa para embarcarnos inmediatamente i prepararnos para seguir viage á los «Estados» aprovechando el buen viento —teníamos que incorporarnos á la División— a pesar del deseo que tenía de hacer una expedicioncita en San Sebastián, i conocer bien sus habitantes".

Al día siguiente zarparon con destino a San Juan y fueron bordeando la costa, que los maravillaba por la belleza de los contrastes de la costa baja inmediata y las lejanas cimas de la cordillera cubiertas de nieves eternas.

El día 27 a las 9 de la mañana entraban en la bahía de San Juan de Salvamento, donde se encontraban ya la «Paraná», el «Villarino» y el «Patagones». De inmediato toda la tripulación, incluyendo los oficiales, participó con las de los demás buques en la construcción del faro y de una casilla precaria que serviría provisoriamente para su atención. El 25 de mayo de aquel año de 1884 quedó librado al servicio ese faro de San Juan de Salvamento, el primero de nuestros faros marítimos. Es difícil comprender hoy la importancia de aquella obra, que representaba no sólo una indispensable ayuda a la intensa navegación de entonces por esa zona, sino también mostraba la voluntad argentina por corregir la desidia y el desinterés que, salvo honrosas excepciones, habían manifestado hasta entonces los criollos por todo lo que fuera marítimo.

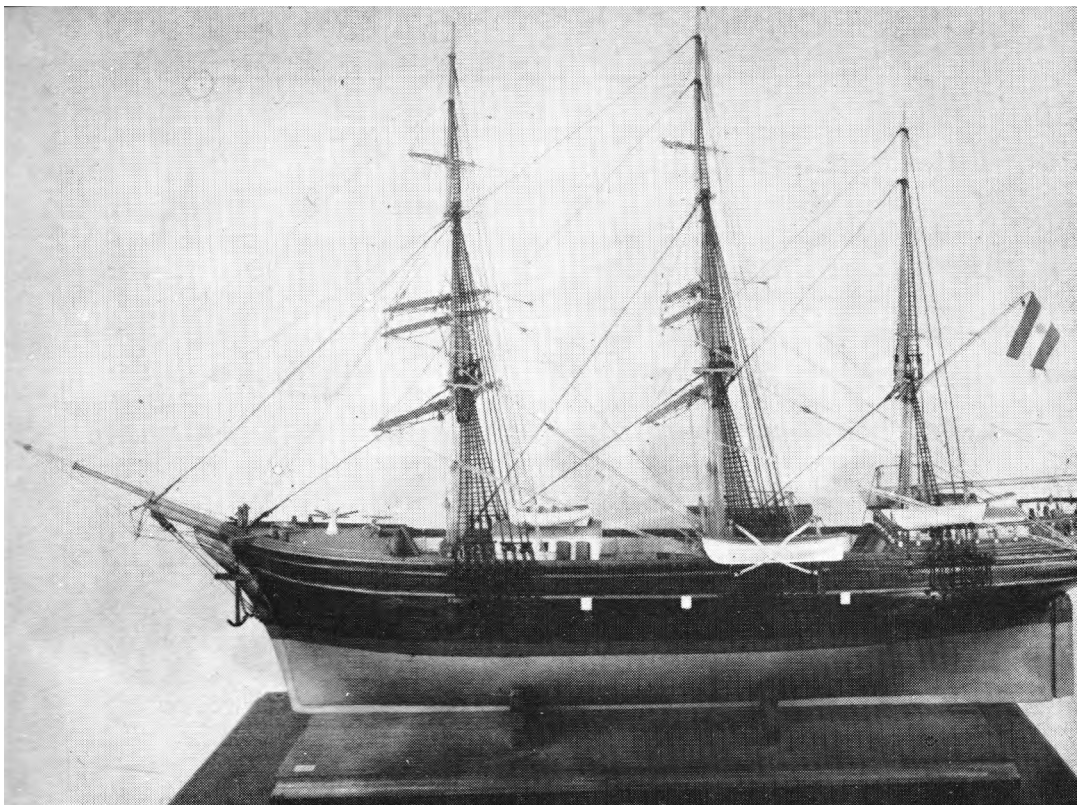
A fines de ese mes se incorporó a la *División* el cúter «Santa Cruz», después de la penosa navegación a que nos hemos referido.

Hay que comprender las penurias que pasaron aquellos hombres para llevar a cabo las construcciones en la isla de los Estados durante la temporada invernal, con un clima húmedo y frío, azotados por continuos huracanes. Ellos mismos relatan que en el mes de julio la nieve acumulada alcanzaba a 80 centímetros de altura sobre la tierra. Cavar un pozo en esas condiciones es una tarea penosísima. Además, las horas de luz son muy pocas en invierno en esas latitudes, de modo que los trabajos avanzaban muy lentamente.

Las actividades de los hombres de la División eran múltiples, ya que en toda ocasión que el tiempo les permitía salían con sus buques a explorar los abundantes puertos que constituyen los fiordos de aquellas accidentadas costas. Además, se enviaban continuamente excursiones para estudiar la flora y la fauna de la isla.

De cómo la pasaban en aquellos parajes, transcribimos los siguientes párrafos del Libro de Bitácora del «Bahía Blanca», correspondientes a una expedición a cargo del subteniente Saráchaga, ordenada por el coronel Lasserre y que, a bordo de una canoa de la «Paraná», tenía por objeto llegar a una lobería de lobos de dos pelos: "... á 11½ a.m. salí con la canoa de la «Paraná» i cinco hombres para la Rokería de Lobos, no habiendo podido llegar á la de dos pelos por el viento que se levantó, i sin poder tampoco regresar, por los remolinos del «Cabo San Juan»— habiendo tenido que dormir en una cala con la gente, después de trabajar tres horas para sacar nieve de un metro de profundidad i poder hacer fuego para pasar la noche— lo conseguimos pero con mucho trabajo, pues la leña estaba llena de nieve— para conseguirlo empleamos bastante grasa de lobo, inútil casi es decir que á ninguno le fue posible dormir por el frio —Comimos una Avutarda i galleta, que era lo que teníamos. Para tomar agua, teníamos que poner nieve al fuego en un bote de carne, sin embargo no siempre podíamos tomarla por que se calentaba demasiado la lata i no podíamos arrimarla a los labios i si la dejabamos enfriar demasiado volvía á congelarse— A las 6 a.m. del día siguiente, salimos con tiempo claro, viento N mui escaso llegando abordo del cúter «Bahía Blanca» á 9 a.m. donde alegramos el estomago con un buen café con caña a los marineros i yo un mate amargo".

Lamentamos que, por falta de espacio, no podamos relatar aquí otra de las expediciones de reconocimiento en que también le tocó actuar a este oficial y en la que, luego de perder un bote al varar contra los arrecifes de la costa, debieron cruzar la isla en medio de la nieve, después de haber estado sin comer casi dos días. Durante esta terrible



Barca «Cabo de Hornos»: modelo en madera
(Museo Naval de la Nación)

marcha estuvieron varias veces a punto de perder la vida, pero al fin pudieron alcanzar la bahía de San Juan, donde no los esperaban.

Aquí no queremos dejar pasar por alto una anécdota de Lasserre relacionada con esto que venimos relatando y que muestra bien a las claras el carácter de ese jefe. Saráchaga lo relata así: "...Después de darle cuenta al Gefe de la División coronel Lasserre de todo lo ocurrido se amostasó algo conmigo por el peligro a que según él había expuesto á la gente. Sin embargo de noche me mandó llamar á su cámara i me dijo, que aún cuando él creía que yo había hecho esta campaña así i fuera debido al demasiado celo no quería que expusiera así a la gente, que el bote perdido no importaba nada, pero que le sería mui doloroso después de haber pasado seis meses sin novedad tener que dar cuenta al Gbno. de que habí dos o tres oficiales i seis marineros perdidos en una comisión en que se había obrado con poca prudencia i mucha facilidad. Después de servirnos una copita de jerez, me retiré a descansar...". No creo que sea necesario agregar ningún comentario a estas palabras para que comprendamos las dotes de conductor que

tenía Lasserre; en seguida veremos cómo se desempeñaba en funciones de diplomático.

Concluidos los trabajos en la isla, Lasserre dispuso que quedaran en San Juan los cúters «Bahía Blanca» y «Santa Cruz», cuyo comandante capitán Villarino quedaba, además, a cargo de la subprefectura. El resto de la División presente en el fondeadero, cañonera «Paraná», transporte «Villarino», aviso «Comodoro Py»,, y cúter «Patagones», zarparon el 21 de setiembre de aquel año de 1884, rumbo al canal Beagle, de la Tierra del Fuego, tras haberse disparado las salvas de ordenanza. Pero de nada sirvió todo el ceremonial, ya que un furioso temporal que se desató y que ponía en peligro los buques más chicos los obligó a volver ese día al refugio de San Juan.

El día 26 volvieron a zarpar, esta vez sin tanta pompa, y dos días más tarde, tras una feliz navegación, los buques echaban sus anclas en la hermosa bahía de Ushuaia.

Éste era el lugar elegido para instalar otra subprefectura marítima, por las bondades del fondeadero y porque la labor previa de los misioneros en la pacificación de los indios aseguraba la protección del personal y no imponía la instalación de un gran número de personas ni de costosas construcciones para albergarlas.

Pero la ubicación de una subprefectura en las inmediaciones de la misión protestante, y extranjera para mayor complicación, requería del jefe argentino un delicado tratamiento que evitara las suspicacias de los ingleses que, en última instancia, podrían haber provocado un incidente diplomático de alcances imprevisibles.

El mismo día 28 el reverendo Bridges concurrió a saludar al coronel Lasserre a bordo de la «Paraná» y al día siguiente este jefe le hacía llegar la siguiente nota:

Usciuaia, Setiembre 29 de 1884.

Al Reverendo señor Thomas Bridges, Subintendente de la Misión de este puerto.

Las ideas de ilustración y progreso que animan al Gobierno Argentino y que, al servirle de regla de conducta han colocado á la Nación en el elevado rango de civilización á que ha llegado, le han hecho apreciar debidamente la importancia de los servicios que la Misión aquí establecida puede seguir prestando en la benéfica y cristiana obra de la catequización de los naturales de esta parte de nuestro territorio y en su virtud me es agradable participar á Vd. que el Exmo. Gobierno al comisionarme para establecer las Sub-Prefecturas Marítimas de Tierra del Fuego é Isla de los Estados, me ha recomendado muy especialmente

ofrezca á Vd. y le preste todos los auxilios y ayuda que pudiere necesitar durante mi permanencia aquí, dejando órdenes en igual sentido á mi partida, al Jefe de esta Sub-Prefectura, creada con propósitos iguales á los que han traído a Vds. á estas desiertas costas y nevadas montañas.

Por mi parte, Reverendo señor, penetrado de los beneficios de su misión sagrada, debo manifestarle la seguridad de la decidida protección de mi Gobierno en todos aquellos casos compatibles con las leyes que rigen á nuestro país y me complazco en ofrecer á Vd. mis servicios, saludándolo con mi más cordial consideración.

Augusto Lasserre

Felizmente el misionero era un hombre inteligente y comprendió los beneficios que podía reportarle la presencia de las autoridades marítimas argentinas en la zona. Por otra parte, el coronel Lasserre le había prometido que la instalación de la subprefectura no alteraría para nada el normal funcionamiento de la misión y que, además, se colocaría un faro en la bahía para facilitar la navegación y la permanencia de los buques que concurrieran al fondeadero. El día 30 de setiembre contestaba a Lasserre con la siguiente nota:

Sociedad Misioneros Sudamérica

Ooshovia, Tierra del Fuego, set. 30 de 1884

A S.E. el Comandante de la División Expedicionaria al Atlántico del Sud.

Querido señor:

En contestación a su cariñosa comunicación de ayer le doy la seguridad de mi aprecio por las buenas intenciones del Gobierno Argentino con respecto á esta misión y territorio, país en el cual he estado ocupado tanto tiempo y en el cual me hallo tan interesado. Además la espresión de su aprecio por los servicios de esta Misión cristiana (mejorando el estado de los Fueguinos), es muy de mi agrado, y también los propósitos benévolos de su Gobierno para llevar adelante estos servicios conjuntamente con los oficiales de esta sociedad.

Por nuestra parte asegurarnos á Vd. y á su Gobierno que es nuestro fervoroso propósito lograr hacer de estas tribus una comunidad, gobernada por leyes, honrada, industriosa y feliz; y apreciaremos mucho toda asistencia que Vd. pudiera concedernos y especialmente las oportunidades que su presencia y repetidas visitas nos proporcionará para comunicaciones mas regulares y frecuentes con el mundo, y para poder obtener las provisiones necesarias.

En la esperanza ardiente de que el Gobierno Argentino prosperará con felicidad y obtendrá honor como potencia cristiana importante en el mundo, asegurando la prosperidad de todos sus súbditos, viéndola progresar en todo lo que es noble.

Estos son los ardientes deseos de su humilde servidor.

Deseándole Ilustre señor, toda prosperidad en sus deberes me siento anheloso por adelantar en lo posible sus buenas intenciones.

Suyo fielmente,

Thomas Bridges
Superintendente de la Misión Fueguina

Puestos así de acuerdo los misioneros con los marinos argentinos, se eligió el lugar de emplazamiento de la subprefectura y, descargados los elementos que transportaba el «Villarino», se dio comienzo a la construcción de las casas, que eran: Una casilla con oficina y habitación para el jefe, una casa con habitaciones para el ayudante, clases y maestranza, una cuadra para la marinería y un galpón para depósito. Todas estas construcciones eran de madera con techo de chapa, estilo arquitectónico que perduró mucho tiempo en Ushuaia y que aún hoy subsiste en muchas casas de aquella ciudad.

El día 10 de octubre quedaron concluidas las construcciones y dos días más tarde se procedía a una solemne inauguración. A tal importante acto no podían faltar los misioneros y Lasserre los invitó con la siguiente nota:

Bahía Oosovia, Octubre 12 de 1884.

Al Reverendo Thomas Bridges, Superintendente de la Misión en este Puerto.

Debiendo tener lugar en el día de hoy á 1 h.p.m. la inauguración oficial de la Sub-Prefectura creada por ley del Honorable Congreso Argentino para la Tierra del Fuego y establecida por la División á mis órdenes en esta Bahía; tengo el agrado de invitar á Vd. y demás señores que forman el personal de la Misión á acompañarme en esa ceremonia, esperando se dignarán Vds. firmar con el que suscribe y todos los señores Jefes y oficiales que componen el cuerpo militar el documento en que constará el acto de la definitiva instalación de la Sub-Prefectura establecida.

Esta oportunidad me proporciona el placer de reiterar á Vd. la expresión de todo mi aprecio.

Augusto Lasserre

Terminada la tocante ceremonia que ponía las bases para la futura ciudad más austral del mundo, el coronel Lasserre podía sentirse satisfecho. Había conquistado Ushuaia —y con ello la Tierra del Fuego- para los argentinos. Y había sido una conquista criolla, incruenta pero llevada a cabo con firmeza y como fruto del trabajo tesonero efectuado en condiciones de extremo rigor.

Lasserre estaba satisfecho, pero también lo estaban los misioneros ingleses, que veían llegar el término de su aislamiento. Entre las disposiciones que había tomado el jefe argentino, estaba la de destinar el aviso «Comodoro Py» para que se mantuviese en la zona, a fin de asegurar el aprovisionamiento de las dos subprefecturas recientemente fundadas y su constante comunicación con la civilización. Su comandante, el capitán Carlos Méndez, nombrado Prefecto marítimo de la zona, tenía por misión controlar el servicio de ambos establecimientos y el estricto cumplimiento de las reglamentaciones que se habían dictado al efecto.

Mientras duraron los trabajos de instalación de la subprefectura en Ushuaia, varios oficiales se embarcaron en el «Comodoro Py», que realizó un viaje de exploración por los canales fueguinos, llevando como práctico al reverendo Bridges y a Lawrence, que se brindaron espontáneamente para ello. El viaje tuvo por objeto familiarizar a los marinos argentinos con las difíciles condiciones náuticas de los canales del archipiélago fueguino, una de las zonas más complicadas y peligrosas del mundo para navegar.

No le quedaba nada por hacer a la *División Expedicionaria,* que llevaba ya siete largos meses en el mar. Era tiempo de pensar en el regreso.

Lentamente fueron dejando el fondeadero en la abrigada bahía de Ushuaia. Primero lo hizo el «Villarino», que iba destinado directamente a Buenos Aires; luego lo hicieron la «Paraná» y el «Comodoro Py», que navegaron en conserva por el dédalo de los canales hasta fondear el día 28 de octubre en Punta Arenas, donde fueron cordialmente recibidos por las autoridades chilenas.

Allí se separaron estos dos últimos buques. El «Comodoro Py» quedó, como dijimos, en la zona y la «Paraná» regresó a Buenos Aires, previa una corta escala en Puerto Deseado, donde proveyó de víveres a la Subprefectura que carecía de ellos por haberse retrasado el aprovisionamiento.

El día 15 de noviembre de 1884, a las tres y media de la tarde, la «Paraná» fondeó en el puerto de Buenos Aires tras ocho largos meses de navegación en plena estación invernal, en los mares más temidos del universo.

Con los trabajos y sacrificios de estos marinos criollos, la República

Argentina veía asegurada su soberanía sobre extensos territorios en los que hasta entonces, por descuido o apatía de los argentinos, aún no había flameado la bandera azul y blanca.

Fue aquella una magnífica hazaña marinera, cumplida con un heterogéneo grupo de buques a que obligaba la pobreza de la Armada de entonces. Y esa escasez de medios es, precisamente, la que da al hecho dimensiones de hazaña; y es también la que debe hacernos meditar en esta época en que la técnica moderna pone a nuestro alcance otros medios que nos facilitan este tipo de empresas.

Hoy ya no pasaríamos las penurias que sufrieron los marinos de 1884. Pero no por ello debemos dormirnos sobre los laureles conquistados por aquellos hombres. Otros peligros nos acechan ahora y nuestro extenso litoral marítimo requiere la presencia permanente de un Poder Naval que continúe la labor comenzada por los marinos argentinos del siglo pasado.

Estamos aún muy lejos de haber alcanzado las metas que se habían propuesto aquellos pioneros. Hay todavía mucho que hacer en las costas patagónicas y, en gran medida, ello requiere la presencia de una Armada eficiente. Ésta es la deuda que las generaciones actuales tienen aún pendiente con los argentinos que hoy acabamos de evocar aquí.

La «Nueva Concepción del Derecho» y la Naturaleza Jurídica de la Institución "Fuerzas Armadas de la Nación"

Por el Capitán de Fragata Abogado
ÁLVARO GÓMEZ VILLAFAÑE

El autor trata de demostrar que la naturaleza jurídica de la institución "Fuerzas Armadas de la Nación" emerge de la necesidad de la defensa implícitamente establecida por el artículo 21 de la Constitución Nacional, que señala su misión específica.

Introducción

Al tratar de la "conducción" (ver BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL n° 684, Julio-Setiembre 1970) dijimos que: "El ser militar debe tener una efectiva implicancia en las relaciones humanas", y que "la conducción militar tiene una importancia trascendental para la seguridad y tranquilidad de la ciudadanía". Completaremos ese tema tratando de demostrar que la naturaleza jurídica de la institución "Fuerzas Armadas de la Nación", emerge de la necesidad de la defensa implícitamente establecida por el artículo 21 de la Constitución Nacional, que señala su misión específica.

Estimamos que primero se deben fijar los conceptos de "derecho", "ley", "Constitución", "justicia" y "Estado", o sea de los elementos que usaremos en nuestra exposición a ios fines de ser mejor comprendidos. Glosaremos los de nuestra *Nueva Concepción del Derecho*, publicación en trámite, aunque en apretada síntesis, y nos ponemos a disposición del lector para aclarar ideas, sea por escrito o mediante conversaciones al respecto. Consideramos que con la crítica del "error", podría llegarse a una doctrina de mayor relevancia y exactitud.

Concepto del derecho

Sostenemos que el "derecho" es algo impredicable que emana de la naturaleza y está regido por la "ley natural". Que el contenido del derecho son las "necesidades" que el hombre debe cumplir en la vida de relación y que lo impulsan a asociarse con sus semejantes. Que de estas necesidades son cuatro las fundamentales: *respirar, comer, beber* y *descansar* (sigla *res-co-be-des).* Las llamamos fundamentales porque si

el "ser" no las cumple, el castigo será la muerte. La necesidad sexual o de la procreación se mide en la vida de relación por sus consecuencias.

Que no hay que confundir el "impulso" que hace al hombre sociable, con la "conducta" que para ello observa. Aquél es del orden natural y ésta se mide por los "hechos", o sea lo empírico, que da una posibilidad objetiva de verificación. La conducta da lugar a interpretaciones diferentes; de allí que debe medirse por los hechos, en una comunidad organizada.

Concepto de "ley"

Entendemos por "ley" algo establecido, rígido, y que debe cumplirse si no se quiere caer en el caos. El ejemplo nos lo da el ordenamiento cósmico o de la naturaleza y lo tenemos a la vista bajo la influencia de nuestros sentidos, con evidencia. Si las "cosas" cósmicas no obedecieran a leyes que emanan de la "ley natural" obligándolas a comportarse de determinada manera, según la misión específica, ocasionarían el caos "cósmico". Piense el lector lo que ocurriría si a nuestro planeta la Tierra, en un instante, a capricho, se le ocurriera girar en sentido contrario al que por ley natural está obligado; sería el desastre universal y la desaparición del infractor. Del mismo modo, si el hombre no cumpliera con sus necesidades fundamentales, no respirara, no comiera, no bebiera o no descansara lo suficiente, le sobrevendría la muerte.

De lo precedente podemos deducir que en el juego armónico de intereses comunes no cabe el interés personal o particular, el que lleva al desequilibrio y al caos.

Una cosa es la "ley natural" y otra la "ley" hecha por el hombre: aquélla es inviolable y ésta puede ser fácilmente infringida. Consideramos que las leyes humanas, para que tengan el carácter de legítimas, deben amparar necesidades de la vida de relación, de modo tal que las necesidades particulares o personales se concilien con las necesidades generales o de la comunidad, lo que nos conduciría a una segura y pacífica convivencia. Si las leyes se dictaran protegiendo intereses personales en desmedro del bien común o general, carecerían de todo valor jurídico o del derecho y serían precursoras del caos social.

Piense el lector que en la vida de relación nos movemos entre dos mundos diferentes: *a)* en el mundo de la naturaleza que tiene por objeto el "ser", con un sistema de organización perfecto regido por la ley natural, inviolable: y *b)* el mundo de la "conducta", que dependiendo del ser, regido por la ley natural, está sometido a la interpretación de los "hechos" que produce, y para lo cual no se ha hallado hasta el presente una fórmula que dé estabilidad y seguridad alguna al respecto.

En el sistema cósmico, lo que da estabilidad, seguridad y equilibrio es el exacto cumplimiento de sus leyes, que emanan de una ley fundamental que llamamos "ley natural". En estas condiciones, la ley natural representaría a la "Constitución" del Estado Cósmico o de la Naturaleza. Con esta imagen vayamos al concepto de "Constitución".

Concepto de "Constitución"

El "Diccionario Enciclopédico", editorial Larousse, año 1962, nos dice: *Constitución*: "Acción de constituir o establecer", "ley fundamental de una nación". Y *Constituir*. "Formar la esencia de una cosa: el espíritu y el cuerpo constituyen el hombre". *Organizar:* "Constituir una sociedad".

Con estos significados damos nuestro concepto: La Constitución es la ley fundamental por la que se organiza una comunidad determinada dentro del Estado. Es evidente que primero debe establecerse la "ley fundamental", sobre la que se va a constituir la comunidad u organizar la sociedad, y a los que la constituyen se les llama "constituyentes" o "fundadores", respectivamente.

Volviendo al sistema cósmico, él es una realidad, está allí, constituido. Tenemos que admitir que el que lo constituyó fue Dios, por su perfección. La "ley natural" sería la "Constitución" y Dios el primer constituyente, que actúa con carácter imperecedero. Parecidamente, los constituyentes de una comunidad o nación organizada confeccionan la Constitución con dicho carácter, en su fondo, pero dada su imperfección, ya que no son dioses, hacen constar en una de sus cláusulas las condiciones para su reforma (en la nuestra, el art. 30).

Concepto de la justicia

Siguiendo con el ejemplo que existe al alcance de nuestros sentidos, el sistema cósmico o de la naturaleza, dijimos que las leyes que emanan de la ley natural o fundamental obligan por igual a las cosas cósmicas a comportarse según su misión específica, con lo cual mantienen el equilibrio cósmico, sin posibilidad de infracción. Una infracción produciría el caos cósmico y la destrucción del infractor, como sanción o castigo. Allí no son necesarios los tribunales de justicia, puesto que la ley se cumple de por sí y obliga por igual. De lo "igual" sacamos nuestro concepto de la "justicia".

En cambio, como demostramos, las leyes humanas o hechas por el hombre son fácilmente incumplidas, y para que se cumplan están los tribunales de justicia y no obligan "por igual", por ser imperfectas.

En estas condiciones se ha hecho necesario dotar a toda ley del remedio de la "sanción" o "castigo", para el caso de incumplimiento. Habrá "justicia" siempre que el llamado a aplicar la ley proceda "por igual", contra cualquier infractor, siendo la ley constitucional, o que emerja de la Constitución. En otras palabras: la "justicia" es la que debe impedir el incumplimiento de la ley, manteniendo el equilibrio social marcado por la Constitución dentro del Estado.

Concepto del Estado

Entendemos por "Estado", una situación alcanzada y delimitada. Si hacemos un estudio de las formaciones o agrupamientos humanos desde los primeros tiempos hasta nuestros días, observaremos que se han nucleado dentro de una entidad, en la que se han dado el propio régimen y dentro de un perímetro terrestre sobre el cual han ejercido la jurisdicción. Así se fue formando la familia, la tribu, el municipio, la provincia y por último el Estado, ensanchando los espacios jurisdiccionales pero conservando los anteriores. Ello se debe a la condición humana de "asociación", del orden natural, a fin de cumplir mejor con las necesidades de la vida, como lo hemos visto anteriormente.

Los "Estados Americanos", las "Naciones Unidas" y otras uniones de Estados, son intentos de ampliaciones del Estado, en los que se ponen en juego los intereses personales que detienen y frenan el llegar al "Estado Universal" o de "la Tierra", que responderá a un único o uniforme sistema de organización social.

Podemos concluir diciendo que el "Estado" representa el espacio donde se asienta y convive una comunidad organizada con fines de "bien común" o "general", para lo cual se dicta las propias instituciones como pilares donde se afirman los vínculos afectivos o espirituales y materiales de las relaciones humanas.

Lo que más confunde y desorienta (ver nuestra conferencia agregada a la *Nueva Concepción del Derecho*), es la diversidad de conceptos existente entre "derecho", "ley" y "justicia" y otros que se toman como "slogans" y que, al mencionarlos, cada uno piensa en su significado a su leal manera de saber y entender. De allí que resulta necesario ponernos de acuerdo sobre el significado de los mismos que vamos a usar, para entrar luego al tema de fondo hablando el mismo idioma. Pero antes de esto, los. aplicaremos según el contenido de la *Constitución Nacional,* que pedimos al lector tener a la vista.

Constitución de la Nación Argentina

Consta del llamado "Preámbulo", que explica lo que se desea constituir, y de dos partes: Primera y Segunda. No vamos a entrar en su

historia con las alternativas de su formación —cuestión de otro tema—, sino en el contenido de lo que tenemos a la vista; instituida desde el año 1853, hace casi 118 años que demuestra su eficacia.

Examinando el Preámbulo, podemos observar que ya existían las provincias, el municipio, la familia, y que las primeras son las que decidieron ensancharlos constituyéndose en Estado, pero conservando la individualidad propia. Que el "Congreso General Constituyente" estuvo formado por representantes nombrados por "elección y voluntad" de las provincias y que asumieron la representación del "pueblo" de la Nación Argentina. Concretamente, una vez que los constituyentes fueron nombrados por elección y voluntad de las provincias, *per se,* asumieron la "representación" del "pueblo" de la Nación o de la Comunidad Argentina para constituirse en el Estado y darse las propias instituciones.

Cabe observar que antes del Estado estuvo el Pueblo de la Nación Argentina y que la representación fue "asumida" y no dada directamente por el "pueblo". Hacemos esta acotación, sobre la que más adelante volveremos, porque se acostumbra a invocar al Pueblo con intereses partidarios cuando sólo se asume su representación política para elegir los gobernantes, y no con consentimiento alguno de su prédica que le pudiera otorgar el Pueblo. El Pueblo es el eterno ausente y quien debe soportar estoicamente esa invocación interesada, sin defensa.

También podemos observar la diferencia que existe entre "Nación" y "Estado": la primera ha sido formada por una comunidad ligada por intereses de un mismo origen, sea por razones afectivas o espirituales, materiales, de raza o de lengua, que ha decidido ensanchar, unificar la jurisdicción con el impulso natural de expansión del "ser", a fin de cumplir mejor con las necesidades de la vida; en estas condiciones la "nación" carece de límites. Y para darle un límite, por la necesidad de fijarlo en relación con las demás comunidades de otras naciones, es por lo que nace el "Estado", a fin de identificarlo y declararlo como asiento de la Comunidad Argentina, que debe ser reconocida por los demás Estados como persona internacional (entre naciones). A pesar del Estado, sigue desarrollándose la "Nación", que alcanza a todo connacional, aunque se halle fuera del territorio argentino, de acuerdo con los intereses y cuestiones que surjan y que afectan a las relaciones entre Estados.

Con respecto a las partes de la Constitución Nacional, la "Primera Parte", en su único capítulo, compuesto de 35 artículos con el título de "Declaraciones, derechos y garantías", forma lo que denominamos el "plan político institucional" que debe cumplirse, y el art. 22 asigna esta tarea a las "autoridades creadas por esta Constitución". Dichas auto-

ridades, con el título de "Autoridades de la Nación", han sido creadas por la Constitución Nacional en la "Segunda Parte", y son: el Poder Legislativo, compuesto por las Cámaras de Diputados y de Senadores; el Poder Ejecutivo, desempeñado por el Presidente de la Nación, y el Poder Judicial, con sus derechos y obligaciones. Quiere decir que las únicas autoridades *de la Nación* son las tres nombradas o sean los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, a quienes el art. 22 les encarga la tarea de cumplir con el "plan político institucional", que se detalla en 35 artículos de la "Primera Parte".

De acuerdo con nuestra tesis relacionada con la diferencia que existe entre Nación y Estado, se advierte su procedencia por el hecho de que en la Constitución sólo se habla de "Nación" y en ninguna parte del "Estado". El Estado es el espacio determinado como sede de la Nación en relación con los demás Estados.

Aclararemos lo que entendemos por "plan político institucional", para lo cual debemos fijar nuestro concepto sobre "política" e "institución", agregando los de "ciudadano", "gobierno", "representación", "libertad" y "soberanía", por ser necesarios para el tenia de fondo.

La política y las instituciones

Entendemos por política "el arte o ciencia de gobernar" con la Constitución y sus leyes. Para ello debe adquirirse la capacitación necesaria, según el plan político institucional fijado en la Primera Parte de la Constitución Nacional. En el "Gobierno" se debe "gobernar" y no hacer política o aprender recién política, que como todo aprendizaje cuesta y no es cosa de improvisar.

La Primera Parte de la Constitución Nacional, en sus 35 artículos, ha instituido o establecido un plan o programa político para "gobernar", obligatorio, como un dogma, que debe cumplirse por medio de las leyes que reglamenten su ejercicio, sin desviaciones, "con el objeto de constituir la unión nacional, afianzar la justicia, consolidar la paz interior, proveer a la defensa común, promover el bienestar general y asegurar los beneficios de la libertad..." como lo anticipa su Preámbulo. De ello surgen las "instituciones" que regulan la acción social, como son los llamados derechos humanos, que en nuestro concepto comprenden el plexo de necesidades de la vida que deben cumplirse en las relaciones humanas.

Por ejemplo, el artículo 4 de la Constitución Nacional reconoce las instituciones del "trabajo", de la "industria", de la "navegación" del "comercio", del "tránsito", de la "prensa", de la propiedad", y los derechos de "asociarse", del "culto" y de "enseñar y aprender", "con-

forme a las leyes que reglamenten su ejercicio". La institución de la "ciudadanía", está en los artículos 8, 20, 21 y 33; del "gobierno", artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 22, 25 y 27; de la "libertad", en el Preámbulo, y artículos 8, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 29, 32 y 33; de la "defensa", artículos 6, 7, 8, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 29, 30, 31, 32, *33* y 34; la de la "representación", en los artículos 1, 5, 21, 22, 30 y 33; la de "intervención", en los artículos 2, 5, 7, 9, 12, 13, 22, 23, 26, 27, 51, 33 y 34, etc. Dejamos al lector la tarea de deducir si responden o no al contenido de los artículos con respecto a las "instituciones" que se señalan, por ser los fundamentos, de acuerdo a nuestra posición, muy extensos y tarea de otro tema. Queremos sí advertir lo que dice el artículo 28:

"Los principios, garantías y derechos reconocidos en los anteriores artículos no podrán ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio". Ello refirma nuestro concepto de que esas instituciones "no pueden" ser alteradas por las leyes que las rijan, porque de lo contrario sería como "escribir con la mano y borrar con el codo". Comparemos siempre con lo que ocurre en el orden cósmico o de la naturaleza, a los efectos de saber apreciar la bondad de un sistema; allí no es necesario establecer instituciones para que la ley se cumpla, porque ya están dentro de las leyes mismas que gobiernan a las cosas cósmicas; la ley se confunde con la institución.

Es claro que la "política" puede ser meditada y estudiada por grupos de personas y grupos con ideas distintas, que valiéndose del derecho de "asociación" (art. 14 de la Constitución) se presentan como "partidos políticos". Toda asociación tiene un objeto y una finalidad; en el caso, sería obtener la capacitación necesaria en el arte o ciencia de gobernar y la finalidad, llegar al gobierno y "gobernar".

En las ideas, entendemos que sólo pueden darse tres corrientes: *a)* la revolucionaria, que propicia cambios grandes en el gobierno; *b)* la evolucionista, que pregona la transformación progresiva de las cosas; y *c)* la moderada o con ideas intermedias, ni tan revolucionaria ni tan evolucionista. Entendemos que los partidos políticos deben agruparse dentro de esas tres corrientes, bajo nombres que no escondan intereses personales o particulares y con la idea del "bien común o general". Ya vimos el desastre que acarrean los intereses personales o particulares en un régimen organizado y gobernado por una ley suprema, caso de la "ley natural".

El ciudadano

El artículo 8° de la Constitución dice: "Los ciudadanos de cada provincia gozan de todos los derechos, privilegios e inmunidades inhe-

rentes al *título* de ciudadano en las demás". Y el artículo 21: "Todo ciudadano argentino *está obligado* a armarse en defensa de la Patria y de esta Constitución". La Constitución ha creado la institución del "ciudadano", fijándole derechos, privilegios e inmunidades, y lo obliga a su vez a "armarse en defensa de la Patria y de esta Constitución".

La Constitución habla de "título" del ciudadano, para lo que existe la ley pertinente y el documento (libreta de enrolamiento) que lo autentifica y que le da el derecho de "votar" o sea de "elegir" a los gobernantes. El ciudadano es un representante del "pueblo" y no de partido político alguno, aunque puede asociarse "con fines útiles" (art. 14 de la Constitución). Como asociado o afiliado a un partido político, lo será de acuerdo a los "estatutos" a fin de capacitarse en "política" y sostener sus ideas al respecto, pero como "ciudadano" no contrae con el partido compromiso alguno ante el hecho de ser "representante del pueblo"; se debe al "pueblo" antes que al partido al que circunstancialmente está afiliado. Y tan es así que el "voto" es secreto y el ciudadano tiene la libertad de elegir al gobernante que crea mejor.

El artículo 22 de la Constitución dice: "El pueblo no delibera ni gobierna sino por medio de sus representantes y autoridades creadas por esta Constitución". Los representantes del pueblo son los ciudadanos y éstos además pueden desempeñarse, según las leyes, como "autoridades" que se designan en la Segunda Parte de la Constitución Nacional. Esa representación se la da al ciudadano el artículo 22 de la Constitución y no al "pueblo"; crea la "institución" del ciudadano, que es afianzada por las leyes al respecto. Los partidos políticos no son representantes del "pueblo", sino de las respectivas ideas o plataformas políticas y como "reunión de personas" o "asociación" no pueden atribuirse los derechos del pueblo o peticionar "a nombre de éste", porque cometerían el "delito de sedición", establecido por dicho artículo 22- Para ello están las "Autoridades de la Nación" (Segunda Parte de la Constitución), que deben cumplir con el "plan político institucional" (Primera Parte de la Constitución), y está también el derecho "de peticionar a las autoridades" (art. 14).

Queda claro que un partido político, un gremio, una organización o una sociedad cualquiera dentro del Estado no puede invocar constitucionalmente, sin caer en el delito de sedición, "los derechos del pueblo y peticionar a nombre de éste". Si lo hace de acuerdo con sus estatutos y a la ley que los autoriza, conforme al objetivo de "bien común" o de "fines útiles" que persiga, será lícito.

El ciudadano, por el hecho de serlo, adquiere la representación del Pueblo, a fin de que pueda elegir libremente al gobernante como un "mandato" tácito del mismo; al ser elegido como gobernante, ese mandato se ha extendido con más obligaciones y no deja de ser manda-

lario. La ciudadanía en número es muy inferior al número de habitantes o del Pueblo y ha adquirido ese título por ley de la Nación, y no porque lo haya recibido directamente del Pueblo. Aun en estas condiciones los pregoneros de un partido político tampoco pueden invocar representación alguna del Pueblo sino de sus partidarios, conforme con la política que sustentan y nada más.

El gobierno

Entendemos por "gobierno", la acción o arte de "gobernar", o bien la acción o arte de conducir. El artículo 1° de la Constitución nos dice que "adopta para su Gobierno la forma", entendiendo por "forma" la manera o modo de proceder. Y el artículo 22: "El pueblo no delibera ni *gobierna* sino por medio de sus representantes y autoridades creadas por esta Constitución". Vimos que los representantes del pueblo son los ciudadanos y que también tienen ese título las autoridades creadas en la Segunda Parte de la Constitución. Luego, la Constitución Nacional asigna al Poder Legislativo, al Ejecutivo y al Judicial, únicas autoridades de la Nación, la tarea de "gobernar" o de conducir por medio de la "forma representativa, republicana, federal", de acuerdo con su naturaleza y competencia que se determinan en la Segunda Parte de la Constitución Nacional para cada Poder, incluyendo a los gobiernos de provincia, para cumplir con el plan político institucional fijado en la Primera Parte de la misma. Se suele decir que el Gobierno conduce o "gobierna" a la Nación, o rige los destinos de la Nación Argentina, lo que en nuestro concepto es erróneo, ya que la Constitución no dice tal cosa, sino que le señala una misión específica. Los directamente responsables del destino de la Nación son los ciudadanos argentinos, únicos representantes del Pueblo, independientemente de la función que circunstancialmente ocupen, y el artículo 21 les da la honrosa misión de ser custodios "de la Patria y de esta Constitución". Surge con toda evidencia, que si las autoridades no cumplen con la tarea específica determinada en la Constitución, como mandatarios de la "ciudadanía" y no del pueblo, como se suele decir, existe la obligación irrenunciable para todo ciudadano, hasta de "armarse" en defensa de la vigencia de la misma, tomando las medidas que correspondan al caso.

El Gobierno lo forman los tres Poderes, como unidad, sin discriminar responsabilidad alguna. El Poder Legislativo tiene la tarea de sancionar las leyes; el Poder Ejecutivo, la de administrar y ejecutar según las mismas; y el Poder Judicial, la de administrar "justicia", concepto que ya vimos, o sea, de acuerdo al caso de derecho controvertido de su jurisdicción, o de "necesidad" que invocan las partes, aplicar la ley que corresponda, por igual y con sentido constitucional.

Siendo el "ciudadano" el único representante del pueblo, surge la pregunta ¿Cómo puede controlar al Gobierno? Siempre se habla de "formas" de gobierno, pero nunca de "formas" de controlar al gobierno, que es un mandatario de la "ciudadanía". Abraham Lincoln, en el campo de batalla de Gettysburg, dijo que la democracia era una "forma" de gobierno "del pueblo, por el pueblo, para el pueblo". Entendemos que confundió "pueblo" con "ciudadanía" y cambiando sería: "del pueblo, por la ciudadanía, para el pueblo", y faltaría el agregado: "y con el control del pueblo", quedando entonces: "La democracia es una forma de gobierno del pueblo, por la ciudadanía, para el pueblo y con el control del pueblo". Es natural que para ello debía darse la garantía y el procedimiento a seguir para toda denuncia de cualquier ciudadano en el ejercicio de su misión de ser "representante" del pueblo, contra cualquier funcionario que no cumpliese con el "plan político institucional" fijado en la Primera Parte de la Constitución Nacional, y sin necesidad de recurrir a los medios de la violencia. Es sabido que la violencia engendra la violencia.

La representación

Entendemos por representación, "la acción y efecto de representar". Y por "representar", como la imagen de algo. Cada "ciudadano" sería como la imagen del "pueblo", en su misión de ser representante del mismo. Esa misión es "indelegable", "irrenunciable" e "imprescriptible", mientras se conserve el título de "ciudadano". Siendo este título esencialmente honorífico, pues nada menos que el artículo 21 de la Constitución le encomienda al "ciudadano argentino" la honrosa tarea de ser custodio "de la Patria y de esta Constitución"; su pérdida, para todo hombre de bien, sería la mayor afrenta. El culto de la ciudadanía, desde las escuelas primarias hasta las superiores, es de grave responsabilidad.

La libertad

Siempre con el ejemplo del sistema cósmico, vimos que las cosas cósmicas se comportan según su misión específica, obligadas por las leyes que emergen de la ley natural, que mantiene el equilibrio cósmico como unidad inalterable. Que el hombre está también sometido a dicha ley natural, obligado a satisfacer necesidades esenciales de la vida; si no, muere. Y que la organización social, por medio de leyes que emanen de la Constitución, debe garantizar, a semejanza del orden cósmico o natural, que las necesidades individuales se cumplan de acuerdo con las necesidades generales o de la comunidad, para lo cual toda ley cuenta con el remedio de la sanción o castigo, para el caso de incumplimiento o infracción.

En las condiciones precedentemente citadas, las leyes hechas por el hombre deben proveer las condiciones necesarias para hallar la conciliación aludida y exigir su cumplimiento. Si ello se realiza habrá "libertad", porque dentro de ese cumplimiento la persona humana se sentirá "libre" de hacer lo que no perjudique a otra persona y sin caer en infracción. Es claro que si la ley cercenara el derecho que atañe al orden natural, la rebeldía sería su consecuencia y entonces no podría darse la libertad sino la anarquía y el caos social.

La libertad se gana y se manifiesta por medio del exacto cumplimiento de la ley. Es claro que, además de la ley, existen otras obligaciones en las relaciones humanas que también exigen su cumplimiento, según los medios ambientales de convivencia, que complementan el sentido y concepto de la libertad.

La soberanía

Entendemos por "soberanía" al poder o tener la facultad de "hacer", sin hallarse bajo otra autoridad. En el mundo de la naturaleza o cósmico, la soberanía la ejerce la "ley natural"; por encima de ella no existe otra ley a la que no es posible infringir, puesto que sería el caos cósmico. Entre las cosas cósmicas, por ejemplo, en la Tierra, en su movimiento o destino específico, bajo la ley que la gobierna y obliga, pueden existir otras leyes dependientes, como ser las que obligan a la naturaleza humana a cumplir con las necesidades fundamentales de la vida, en un orden armónico y subordinado.

En el ordenamiento empírico o positivo, con la ley hecha por el hombre, ésta debe hallarse subordinada a la "ley natural", puesto que no la puede violar. Sigue siendo la ley natural, la soberana, indelegable e imprescriptible a la que todo "ser" está obligado a obedecer, sino sería para él la muerte. De esta manera no entendemos lo que se acostumbra decir de que el Pueblo es soberano, ya que si no lo es el ser humano, menos puede serlo un conjunto de individuos.

Con lo precedentemente expuesto queremos demostrar que la ley natural es la única soberana que nos hace obedecer, a pesar de nuestras convicciones en contrario. El artículo 33 de la Constitución Nacional habla de la "soberanía del pueblo" y entendemos que ello está referido al principio del derecho, gobernado por la ley natural.

La Constitución, con los fundamentos expresados precedentemente, representaría a la "ley natural", como "ley soberana", puesto que en un Estado no existe otra ley superior. Llegamos a la conclusión de que la "ley" es el único soberano, o quien ejerce la soberanía de un pueblo organizado. Para completar estas ideas, agregaremos lo que entendemos por "jurisdicción".

La jurisdicción

Entendemos por "jurisdicción", la delimitación de la zona sobre la cual se ejerce una "autoridad". Por ejemplo, el artículo 34 de la Constitución Nacional fija la jurisdicción de los tribunales y del servicio civil y militar.

Pasemos ahora al tema de fondo.

La naturaleza jurídica de la institución "Fuerzas Armadas de la Nación"

Entendemos que el lector debe realizar un análisis criterioso sobre lo expuesto precedentemente y, desde ese nivel, tratar de comprendernos. Insistimos en el tema de las "instituciones", porque ellas son la garantía en los aspectos más importantes de la vida social; es claro que necesitamos tanto buenos gobernantes como buenas instituciones. Pero aun los mejores hombres pueden llegar a corromperse por la ambición y el ejercicio del poder, y las instituciones permiten al ciudadano o a la ciudadanía ejercer cierto control efectivo sobre los gobernantes y, afianzados por la ley, desplazar a los malos gobernantes. Ésta es la causa por la cual la Primera Parte de la Constitución Nacional, que llamamos "plan político institucional", ha creado instituciones destinadas a impedir que los malos gobernantes causen demasiado daño al país.

Lo de "desplazar a los malos gobernantes", se entiende siempre por medios democráticos, sin derramamiento de sangre. Es evidente que si se trata de una tiranía, ese medio no será posible.

Entendemos por "naturaleza jurídica", lo que nace del Derecho y sabemos que éste contiene el plexo de "necesidades" que el hombre debe cumplir en las relaciones con sus semejantes. La defensa es una necesidad, está contenida en el Derecho y protege la conservación de la vida, del orden natural, que no es posible violar. Quien es atacado y no se defiende adecuadamente, puede perder la vida. Con lo expuesto es fácil inferir que la naturaleza jurídica de la institución "Fuerzas Armadas de la Nación", surge de la necesidad de la defensa del orden natural, contenida en el Derecho.

El artículo 21 de la Constitución Nacional ha institucionalizado la necesidad de defender la Patria y la misma Constitución. Para ello las autoridades de la Nación, o sea el "gobierno", han creado por medio de leyes y sus respectivas reglamentaciones, a las "Fuerzas Armadas de la Nación" para esa misión constitucional específica.

El artículo 21 de la Constitución Nacional establece: "Todo ciudadano argentino está obligado a armarse en defensa de la Patria y de esta Constitución, conforme a las leyes que al efecto dicte el Congreso

y a los decretos del Ejecutivo Nacional". Entendemos que hasta el presente ni el Congreso ni el Poder Ejecutivo han dictado ley ni decreto alguno que señale cuándo el ciudadano argentino está obligado a armarse en defensa de la Constitución Nacional de 1853, vigente. Esto es un vacío que da lugar a confusiones y a desubicadas interpretaciones y, sobre todo, que influye en los intereses personales o particulares que dificultan hallar el camino de la ley, suprema autoridad.

Sostuvimos que "las autoridades de la Nación" cuya tarea es la de "gobernar" y que las componen el Poder Legislativo, el Poder Ejecutivo y el Poder Judicial (Segunda Parte de la Constitución Nacional), o sea el gobierno, no lo hacen en representación del pueblo sino de la ciudadanía, y que el único representante del pueblo es el ciudadano. Si la ciudadanía elige a los gobernantes del pueblo, porque el artículo *89* le ha dado el título de ciudadano con esa facultad, o sea la de mandatario, es evidente que también tiene la facultad de controlarlos y lo hace mediante las leyes que reglamenten el ejercicio de las instituciones creadas por la Constitución Nacional. El artículo 21 de la Constitución Nacional ha creado la institución de la defensa, y el Gobierno, mediante la pertinente ley orgánica, ha dado esa misión constitucional a las Fuerzas Armadas de la Nación, aunque específicamente no ha determinado que deben defender con las armas la Constitución Nacional, aunque ello iría implícito.

No hay que olvidar que todo militar es también ciudadano. Aunque cabe recordar que las únicas autoridades son los citados tres poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial, de la Nación, y que el Presidente de la Nación (Poder Ejecutivo), según el inciso 15 del artículo 86 de la Constitución Nacional "es comandante en jefe de todas las fuerzas de mar y de tierra de la Nación", resulta que jerárquicamente las Fuerzas Armadas de la Nación se hallan subordinadas al Presidente de la Nación para los fines de la misión específica que determina el artículo 21 de la Constitución, o sea para "defender la Patria y esta Constitución".

Queremos concluir que las Fuerzas Armadas de la Nación no forman parte de las autoridades de la Nación, sino de la institución de la defensa, formada por ley, en virtud del artículo 21 de la Constitución Nacional y que, por su misión específica, son mandatarias de la ciudadanía y no de las "autoridades de la Nación", que también lo son.

Por la institución de la defensa, a cargo de las Fuerzas Armadas de la Nación, como mandato de la ciudadanía, no solamente corresponde que éstas se capaciten y adquieran los conocimientos necesarios de acuerdo con su misión específica de "defender" la Patria, sino los respectivos que las hagan idóneas para defender la Constitución. En estas condiciones el militar de categoría superior debe ser "estadista", y ello no se improvisa sino que se adquiere por medio del estudio que corresponda, sujeto a los alcances necesarios.

Queremos recalcar que el artículo 21 de la Constitución no dice que todo militar "está obligado a armarse en defensa de la Patria y de esta Constitución", sino que asigna esa obligación a todo ciudadano argentino. Ahora el ciudadano, como único representante del "pueblo", representación que es indelegable, y con su facultad de "elegir", elige el "gobierno" para el "pueblo", y el Gobierno recibe un mandato de la ciudadanía para crear las leyes que posibiliten el ejercicio de la institución de la defensa, que por ley recae en las Fuerzas Armadas de la Nación. El ciudadano, por medio de la institución de la defensa, controla al Gobierno, y las Fuerzas Armadas de la Nación, en su misión específica, deben responder a la ciudadanía, su mandante, y no al Gobierno, como equivocadamente se dice. El Gobierno también es un mandatario de la ciudadanía, con la obligación de cumplir con el plan político institucional fijado en la Primera Parte de la Constitución, la que en su artículo 21 ha creado la institución de la defensa, que como vimos responde a la ley natural. Las Fuerzas Armadas de la Nación responden jerárquicamente al Presidente de la Nación, en tanto y en cuanto no se viole la ley que corresponda a su misión específica, o al control del mandante, que es la ciudadanía, la que como mandante tiene el derecho de tomar las medidas convenientes a los intereses del pueblo, siendo representante del mismo.

Las Fuerzas Armadas de la Nación, como en efecto no existe duda alguna de acuerdo con nuestro planteo, han sido creadas en base a la necesidad de la defensa del orden natural, institucionalizada por el artículo 21 de la Constitución Nacional, para garantizar el orden y la tranquilidad del país, que se obtienen mediante el correcto cumplimiento de la ley.

Deseamos en este punto ampliar nuestro ya expresado concepto de la soberanía, con el fundamento de la ley natural como la única soberana del Universo por no existir otra ley superior, a la que, por supuesto, está sometida la humanidad, sin posibilidad de infracción, y a la que toda Constitución del Estado debe reconocer, como lo hace la nuestra, con los llamados Derechos Humanos, expresión y comprensión de las necesidades que el hombre debe cumplir en la comunidad, regido por dicha "ley natural".

Consideramos que si ese concepto de la soberanía tuviera alcance universal en las relaciones humanas, aceptando que sólo la puede ejercer la "ley natural" por no existir otra superior y que menos la puede dictar el hombre, ello sería una base o fundamento firme para uniformar el criterio de la organización de los Estados en el orden internacional. Se destruiría así el mito de la soberanía, que confunde a ésta con la jurisdicción, que dijimos es "la delimitación de la zona sobre la cual se ejerce una autoridad".

Hemos dicho que el artículo 33 de la Constitución Nacional habla de "la soberanía del pueblo" y no dice "del Estado". En este caso la "soberanía" se halla implícita como una necesidad en el derecho, gobernado por la ley natural. Con ello se reconoce a la ley natural como la única soberana, por no existir otra ley superior.

A semejanza del orden natural, dentro del Estado la Constitución sería la soberana, ya que no puede existir otra ley superior. Por el exacto cumplimiento de la ley, un pueblo demostrará que es soberano.

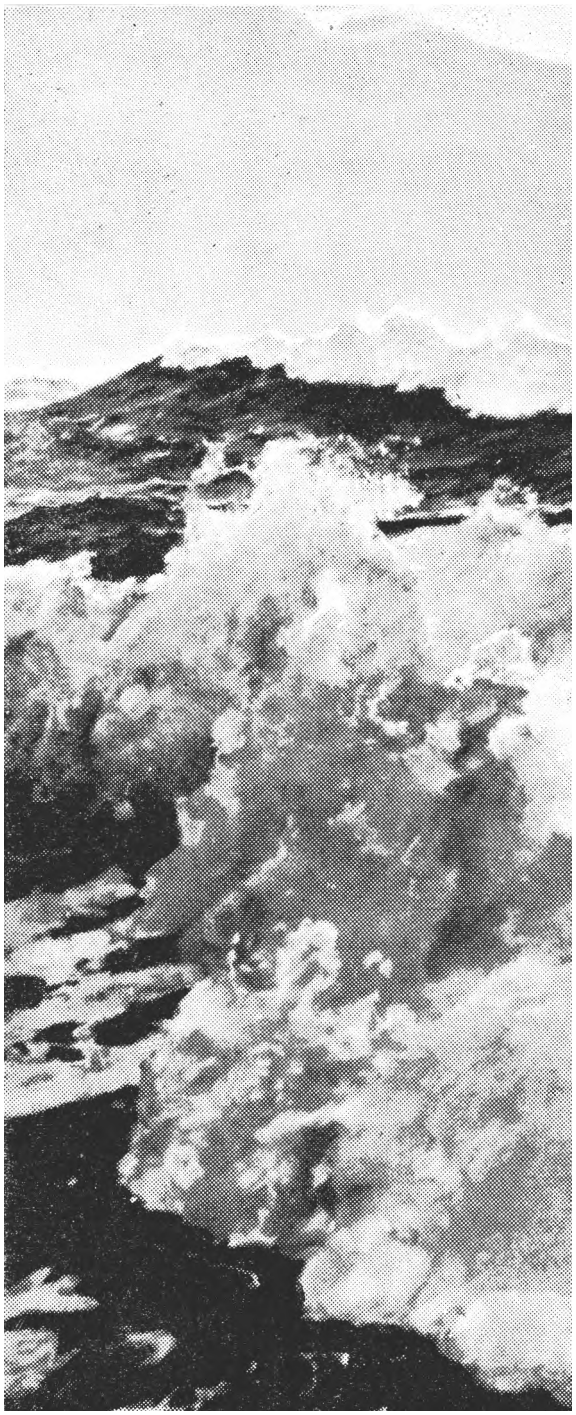
Completaremos también nuestro concepto de representación: El Preámbulo de la Constitución Nacional dice: "Nos, los Representantes del *pueblo* de la Nación Argentina, reunidos en Congreso General Constituyente, por voluntad y elección de las provincias que la componen...". Sostuvimos que el único representante del pueblo era el "ciudadano", y aquí aparecen los "constituyentes" arrogándose la representación del pueblo de la Nación Argentina, por el solo hecho de haber sido elegidos por las "provincias que la componen" y en estas condiciones ordenan, decretan y establecen "esta Constitución para la Nación Argentina". Cabe advertir que, aquí sí, los constituyentes son directamente responsables de lo que hacen ante el pueblo y no ante la ciudadanía, y tampoco ante las provincias que los eligieron. Luego los constituyentes, una vez elegidos, "asumen" la representación del pueblo, sin que la ciudadanía o los ciudadanos hayan delegado su facultad de "representación" que, dijimos, era indelegable. Es claro que si lo que hacen los "constituyentes" no llena las aspiraciones del "pueblo", nada obsta para que otros constituyentes, elegidos en igual forma, hagan lo necesario en ese sentido, la modifiquen o la reemplacen por otra. Ello lo prevé el artículo 30 de la Constitución Nacional.

El otro caso es el de la institución "Fuerzas Armadas de la Nación", cuando por imperio del artículo 21 de la Constitución Nacional salen "en defensa de la Patria y de esta Constitución". Aquí asumen la representación del pueblo, no de la ciudadanía; responden ante el pueblo por la necesidad de supervivencia, compuesto del derecho a instancias de la ley natural. Esta necesidad, por ser la más importante, tiene que ser cumplida para poder continuar existiendo como nación libre e independiente, dentro de las condiciones de que hablamos en el concepto de la libertad y mantenimiento de nuestras instituciones representativas, republicanas, federales y democráticas.

Concluido a modo de síntesis el temario, lo ponemos a consideración del lector, cuyo desarrolle está fundado, como lo indica el título de este trabajo, en la "Nueva Concepción del Derecho", con la esperanza de que provoque el diálogo y que por el camino del error, con su crítica, pueda construirse una doctrina de mayor relevancia en las relaciones humanas; si lo conseguimos, nos sentiremos muy satisfechos.

Anécdotas Marineras

"GOTAS DE MAR"



Por el Capitán de Fragata de I.M. EMILIO A. QUIROGA FURQUE

Muy conocidas son en el ambiente naval las acuarelas de un prestigioso jefe de la Armada francesa, el capitán de navío Charles Millot, firmadas con el seudónimo de Henri Gervése. Entre ellas es famosa la tarjeta postal que representa la escala jerárquica de la dotación de un buque, donde el comandante da una orden a un oficial, éste a un suboficial y así sucesivamente hasta llegar a un marinero, quien como no puede trasmitirla a otro subalterno, se desquita pegándole un puntapié a un perro, que seguramente es la mascota del buque.

La anécdota que narraremos tiene alguna similitud con lo relatado, en cuanto a escala jerárquica se refiere, pero con un desenlace muy distinto y sin la intervención del perro.

En Catamarca ha fallecido la madre del conscripto Gorosito, que presta servicios en uno de los cruceros de la Flota de Mar.

Llega al buque un telegrama de la Dirección General del Personal Naval, dando cuenta de esta novedad. El comandante, entonces, llama a su segundo v entregándole el telegrama le encarga la misión de darle al conscripto la mala nueva, pidiéndole que use de toda su diplomacia para enterar al pobre muchacho de su desgracia. El segundo comandante, después de proceder con cautela, hace entrega del telegrama al jefe de la división del causante, con las mismas recomendaciones.

Y es así como el telegrama pasa de mano en mano, recorriendo toda la escala jerárquica hasta llegar a un marinero de primera de mar que estaba cubriendo guardia de cabo de semana.

—Quédese tranquilo, suboficial —le dice éste al encargado de la división—: usaré toda la diplomacia que el caso requiere, para afligir lo menos posible al conscripto Gorosito.

—¡A formar, la división! —ordenó el marinero con el telegrama en

la mano—. ¡A ver! ¡Den un paso al frente todos los conscriptos que tengan madre!

Y después de una pequeña pausa, agregó:

— ¡Vos, Gorosito, quedate "piola" en formación!

~

Con cierta frecuencia se producen hurtos a bordo de los buques y en las bases navales, algunos sin mayor trascendencia: sustracción de equipos, mantas, borceguíes, etc. y otros ya más importantes donde toma intervención el juez de instrucción militar: violación de taquillas con robo de dinero, desaparición de pistolas y otros delitos comunes similares a los citados. Entre aquellos cuyos autores demostraron tener mucho ingenio, citaré el caso de un obrero de la Base Naval de Puerto Belgrano, que durante varios días pasaba bajo el control de la policía de la Base en bicicleta llevando en alto, en la mano derecha, un pescado envuelto en papel madera del que sobresalían únicamente la cabeza y la cola.

Esta actitud del obrero llamó la atención de uno de los policías de guardia, quien hizo detener la marcha al "pescador" y al desenvolver el paquete encontró un "pescado sin espinas", pues se trataba de una barra de jabón amarillo, a la que el inocente obrero le había adosado la cabeza y la cola de un pescado, que ya despedía mal olor, debido a los días que venía repitiendo la maniobra.

~

Otro caso de hurto donde los actores desplegaron gran astucia, ocurrió en uno de los buques de la Flotilla de Torpederos.

El cocinero de oficiales se quejaba frecuentemente de que al menor descuido, y como por arte de magia, le desaparecían de la cocina jamón, pollos, manteca, frutas y otros artículos que él compraba en tierra para mejorar la gamela.

Después de infructuosas tentativas por parte del oficial de guardia, convenientemente alertado sobre este asunto, una mañana se aclaró el misterio cuando bajaba a tierra el lechero que diariamente proveía de leche a las distintas cocinas del buque: al hacerle abrir los tarros, en lugar de estar vacíos, apareció en ellos el cuerpo del delito, consistente en un hermoso trozo de lomo, frutas y otros comestibles provenientes de la cocina de oficiales.

Practicadas las averiguaciones del caso, se comprobó que el lechero, casi a diario, en complicidad con un ayudante de cocina, luego de vaciar el contenido de leche de sus tarros, los llenaba con víveres frescos, que luego se repartían a medias, y que sacaba de a bordo a la vista de todos.

~

Un caso que causó gran sensación, por la audacia de sus autores, fue el del hurto de bronce de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Frecuentemente desaparecían cantidades apreciables de este metal, sin poder localizar las autoridades navales a los cacos.

Una tarde el comisario de la Base, señor Levalle, hombre simpático, excelente policía por lo astuto y gran conocedor del ambiente delictivo, se ubicó frente a la comisaría a la salida de la base y cuando el auto oficial del almirante iba a cruzar el portón de salida, se acercó y muy ceremoniosamente como era su costumbre, con todo respeto, dijo al ocupante del coche:

—Señor jefe, le ruego quiera tener a bien molestarse y descender para efectuar una inspección ocular.

El alto jefe naval bajó muy sorprendido y un poco molesto por la actitud del comisario, pero sin protestar.

El policía entonces, continuando con sus reverencias y sus tacazos, ordenó a uno de los vigilantes de la guardia que retirara la parte superior del asiento donde venía sentado el jefe de la Base y ante la sorpresa de todos los presentes apareció, muy bien estibada, una importante cantidad de barras de bronce.

¡El señor almirante había viajado sentado encima del cuerpo del delito!

~

Errar es humano y perdonar es divino, dice el refrán. No lo entendía así un teniente muy nervioso y rencoroso que no "aguantaba pulgas" y que siempre trataba de desprestigiar a un medico que en una oportunidad le diagnosticó equivocadamente una enfermedad, en ocasión de prestar ambos servicios en Dársena Norte.

Un día llegó de pase en comisión un guardiamarina, quien al ver pasear al doctor del cuento con un capitán de fragata, le preguntó al inquieto teniente:

— ¿Cómo se llama el médico que se pasea con ese capitán?

—¡El médico es el capitán de corbeta Fulano de Tal y el capitán de fragata se llama Pérez. Si te cnfermás, llamalo a Pérez!

~

Es frecuente oír comentar que el porteño tiene sobrado ingenio para inventar cuentos muy acertados y que vienen al caso, pero en lo que se refiere a sobrenombres que encajen justo en la medida, estimamos que nadie le iguala a la "picardía marinera". Citaré algunos de los más conocidos, excluyendo los que podrían tomarse como una falta de respeto.

A un capitán más bien retacón, muy desaliñado en su persona, que siempre andaba con los pantalones algo caídos y algunos botones desprendidos, le decían: "Coy mal aferrado".

Le cuadraba muy bien el sobrenombre de capitán "Tampieri" a un jefe muy desordenado que daba órdenes y contraórdenes y desorientaba a la oficialidad; decían que donde estaba él siempre se armaba "fideo".

"Palito de yerba", habían apodado a un comandante que parecía ser de pocas luces, porque. .. "nada en el mate".

A un suboficial que era muy afecto a la bebida, los marineros de su división lo llamaban "Etiqueta", porque decían que siempre estaba pegado a las botellas.

Con el mote de "Nueve y cuarto" era conocido un jefe muy circunspecto que usaba un largo y fino bigote completamente horizontal.

A un capitán muy distraído, que tenía los pies muy grandes y que en varias oportunidades, sin querer, había pisado en el puente los del oficial de guardia, le decían: "Guarda abajo".

A un teniente muy alto, morocho y delgado, lo habían bautizado con el sobrenombre de "Palito"; él mismo, en tono de broma, cuando concurría a la peluquería a hacerse cortar el pelo decía:

—¡Voy a hacerme tornear la perilla!

A un teniente, que tenía casa dentro de la zona militar de Puerto Belgrano, le decían "As de pique", porque cuando el buque estaba amarrado a puerto, era el primero, todos los días, en bajar a tierra.

~

Dos jefes retirados, bastante entrados en años, después de acicalarse en la peluquería del Centro Naval, salieron a caminar por Florida en tren de conquistas. Al llegar a la calle Lavalle divisaron frente a una vidriera a dos "minifaldas" que por lo cortas daban la impresión de que les habían tomado por lo menos dos "manos de rizos". Los conquistadores se acercaron a las señoritas y después de varios piropos muy ocurrentes, entablaron una conversación muy animada, hasta el punto de aceptar, una de ellas, ir a tomar un copetín a una confitería cercana. Llegado a esta altura de la aventura, el más prudente le dijo muy preocupado a su compañero:

—¡Che, petizo, yo creo que ha llegado el momento de emprender una honrosa retirada, porque me parece que éstas dan corte!

~

En el año 1935, cuando se empezó a organizar el entonces llamado Cuerpo de Artillería de Costas, las bandas de música pasaron a de-

pender de él y hubo que confeccionar, aparte de la música, los programas de instrucción de orden cerrado, combate y uso de las armas portátiles, de manera que el personal de música se militarizara completamente.

En ese entonces, en el Cuartel de la Base Naval de Puerto Belgrano tenía su asiento una de las bandas de música perfectamente organizada, cuyo maestro era un suboficial mayor músico de origen italiano, uno de los pocos que iban quedando en la Marina de las primitivas bandas.

Un día, el oficial de guardia lo llamó para darle instrucciones sobre la inspección que iba a efectuar a la banda el jefe del batallón, recomendándole que lo primero que tenía que hacer era mandar 'Vista derecha", para que el superior saludara al personal, como era de práctica.

Ya formada la banda en posición de firmes con sus instrumentos, al aparecer el jefe de la unidad el maestro con toda energía ordenó:

—¡Al señor Comandante... una miradiii...ta!

~

En la vieja Escuela Naval, donde actualmente funciona el Liceo Naval Militar "Almirante Brown", existe un buen trecho desde el muelle donde atracan las lanchas hasta el edificio, distancia que está unida por un camino a cuyo costado izquierdo, entrando, está la plaza de armas.

Allá por el año 1919, en las horas de clase de la mañana, había un recreo que justamente coincidía con la llegada de la lancha de los profesores. A esa hora era grande el número de cadetes que se juntaban en la plaza de armas para "palpitar" la llegada de aquellos profesores, con el objeto de ver si alguno faltaba. Como no se hacían mayores comentarios, esta costumbre no despertaba ninguna curiosidad, hasta que un día, no recordamos a quién, se le ocurrió organizar "carreras" entre los profesores que desembarcaban de la lancha, tomando como punto de llegada la escalera del edificio de entrada; claro está, sin conocimiento de los participantes.

Al principio éramos pocos los que estábamos en el asunto, pero cuando se fue corriendo la voz, media escuela se acercaba a la plaza de armas a ver la "carrera", entre gritos y exclamaciones cuando alguno de los más lerdos pegaba un "batacazo", ya que casi siempre los "favoritos" eran los mismos.

Al principio nadie, ajeno a los cadetes, se explicaba la causa de este alboroto, hasta que por intermedio de un brigadier se descubrió el "juego" y se prohibió por un tiempo la permanencia de los cadetes en la Plaza de Armas, durante ese recreo.

~

Al cabo Brizuela le gustaba mucho empinar el codo y eran inútiles los consejos que a diario le daba el guardiamarina de su división.

Una noche en que aquél estaba de cabo de mar de guardia, un poco picado, el guardiamarina, después de darle los consabidos consejos, le reprochó:

—¿Sabe usted, Brizuela, la pena que le corresponde por emborracharse estando de guardia?

—¿Pena? —contestó el cabo muy asombrado— ¡a mí el vino me pone muy contento!

~

Sábado a la mañana, día de limpieza general. A bordo de la fragata «Sarmiento», el suboficial segundo de mar, Canelo, hombre cumplidor pero de muy mal carácter, anda de recorrida por la proa, vigilando la limpieza. Asombrado, se detiene ante un conscripto que está pintando un mamparo de color verde.

—¿Quién fue el animal que te ordenó pintar ese mamparo con semejante color? —increpó el suboficial Canelo al indefenso conscripto.

— El señor comandante —contestó éste débilmente.

El suboficial, sin titubear y en forma enérgica, le ordenó:

— ¡Hacete anotar por hablar mal de un superior!

~

En Río Santiago, amarrados a tierra, se encuentran los torpederos «Córdoba», «Entre Ríos» y «Misiones». De este último, que está en tercera andana, su comandante, un jefe que conocía y hacía cumplir los reglamentos al pie de la letra, le ordenó a un marinero furriel, por intermedio del oficial de guardia, que fuera a tierra a llevar al secretario del comandante de la base un sobre cerrado conteniendo una nota de carácter confidencial.

Transcurrida aproximadamente una hora se presentó en un estado de gran excitación el oficial de guardia, para comunicarle que el marinero enviado en comisión a la Base había perdido pie al cruzar una de las planchadas y había caído al agua, y que a pesar de todos los esfuerzos realizados, no pudo ser auxiliado a tiempo. El médico que lo había examinado diagnosticó: "Asfixia por inmersión".

El comandante, por toda respuesta, poniéndose de pie interrogó:

—¿El accidente se produjo antes o después de entregar el sobre "confidencial"?

—Al regresar, señor comandante —contestó el teniente, muy sorpren-

dido por la pregunta. Y no salió de su asombro al oír que aquél agregaba: — ¡Misión cumplida!

~

En el año 1939, el transporte «Pampa» fue comisionado para llevar a las tripulaciones ele los torpederos tipo B.A. «San Juan», «Santa Cruz», etc., que se construían en Gran Bretaña. Al llegar al puerto de Liverpool el buque atracó al dock de los buques de guerra, quedando en realidad amarrado a muelle sobre la misma ciudad.

Se había tenido especial cuidado de adiestrar a todas las tripulaciones sobre el correcto proceder en cuanto a la conducta a observar con el público en general. En realidad ese comportamiento fue óptimo, pues no hubo ningún hecho ni queja, lo que era de llamar la atención, dada la gran cantidad de gente que había a bordo.

Sobre uno de los muelles donde estaba atracado el «Pampa» corría la calle Canuda Street, lugar obligado para el encuentro de los marineros con las chicas de Liverpool. En los astilleros, situados al otro lado de la ciudad, había portaaviones ingleses y americanos en reparaciones, cuyas tripulaciones también se reunían con chicas en la calle ya citada, siendo el lugar un hervidero de marineros y mujeres.

Un día se presentó a bordo un inspector de policía a quejarse de un marinero argentino que había agredido con una navaja a uno de los tripulantes del portaaviones inglés, al que le había producido un tajo en la cara.

El correcto inspector le expresó al comandante que, dado el comportamiento excelente del personal del buque, no quería perjudicar al marinero, agregando muy sonriente que, salvo el hecho de que se ponían monedas argentinas de diez centavos en lugar de un chelín en las máquinas expendedoras de cigarrillos, no tenía ninguna otra queja que hacer.

Continuando la conversación en tono muy amable le pidió al comandante que para que la policía no interviniera en el hecho, el marinero tendría que declarar que la herida la había producido con la uña y no mencionar para nada la navaja.

Puesto en presencia de ambos y un teniente que hacía de intérprete, el marinero acusado, que resultó ser un correntino de armas llevar, y después que el comandante le explicó detalladamente cómo tenía que declarar para evitar que lo llevaran preso, el correntino, herido en su amor propio, exclamó:

—¡Ah, no, señor comandante! El asunto fue por una mujer que yo le saqué a un cabo inglés, quien en venganza me atacó en la calle con

cinco marineros ingleses más y como yo estaba en inferioridad de condiciones no tuve más remedio que sacar la navaja y hacerle un tajito en la cara al inglés.

Y sacando la navaja y mostrándosela al inspector de policía, agregó:

—Fue con este "cuchillito" y no con la uña; yo soy correntino, señor, y no permito que me lleven por delante.

Bastante trabajo costó para convencerlo que debía firmar la declaración, y lo hizo convencido que en ella decía que había sido con la navaja, y no con la uña, que él le había inferido la herida a su rival.

~

Hace ya muchos años, era jefe de la contaduría de la Base Naval de Puerto Belgrano un contador muy querido y respetado por todos y celoso en el cumplimiento del deber, pero completamente sordo.

Entre sus subordinados prestaba servicios un teniente contador con muy buen sentido del humor, amigo de las bromas y ameno para relatar cuentos y anécdotas.

En una oportunidad, en la oficina, delante de sus compañeros, dirigiéndose al jefe y separando tres dedos de la mano derecha y enseñándoselos le dijo:

—Señor jefe, necesitaría me diera diez días de licencia.

—Concedido —contestó el jefe sin hacer mayores averiguaciones.

Pasados tres días el jefe empezó a impacientarse debido a que el oficial no se presentaba, pues la concesión de la licencia la había hecho bajo su entera responsabilidad. Los oficiales a quienes preguntaba diariamente si había regresado el "desertor" trataban de convencerlo de que eran diez días de licencia los otorgados, si bien era cierto que la seña de los tres dedos estaba en contradicción con lo expresado.

Por fin, a los diez días apareció muy fresco el oficial a presentarse a su jefe, quien sin preguntar por la demora en regresar, separando tres dedos de su mano derecha y enseñándoselos al causante le dijo:

—¡Váyase arrestado diez días a su camarote!

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



La Responsabilidad de la Decisión

Por el Capitán de Navío
MANUEL A. MORANCHEL

Vivimos en un mundo en el que constantemente se producen los más diversos hechos; por ello sentimos no sólo la necesidad de explicarnos todos los que vemos, sino también de encontrar algo que los justifique. Si realmente el mundo en que actuamos es reflejo de nuestra conducta o inversamente, y si lo interpretamos debidamente, no lo sabemos. Necesitamos ordenar su conocimiento y proceder a su racionalización. Por otra parte, debemos establecer su imperio, pues el conocimiento en sí es peligroso; se acumula más pronto que la sabiduría necesaria para manejarlo; enseña la experiencia que toda nueva fuente que le permite al hombre aumentar su poder en la tierra ha sido usada para disminuir las posibilidades de sus sucesores. Nunca más oportuna la concepción de Emerson (1803-1882): "No confiemos al hombre más poder, hasta que haya aprendido a usar mejor el pequeño poder que ya tiene."

I) En abril de 1971 el teniente William Calley, del ejército de los Estados Unidos, fue declarado culpable de la muerte de un grupo de pobladores de la región My Lai (Vietnam del Sur), personas de ambos sexos y niños de variadas edades; la acción fue ejecutada por soldados de su sección cuando su unidad efectuaba una exploración aislada.

Integraban el tribunal que lo juzgó jefes que, salvo uno, habían actuado en la guerra; se manifestó haberse considerado exhaustivamente el proceso, concediéndose, cuando correspondía, el beneficio de la duda.

El teniente Calley no fue el único oficial juzgado; también la cadena de comando estuvo comprendida en el proceso; posteriormente fue rebajado de grado el jefe de la división, amén de otras sanciones recomendadas por el comando superior, general Westmoreland, por no haber sido informado en su oportunidad, faltándose así a la directiva fundamental: "Toda atrocidad debía ser informada e investigada, de acuerdo con la convención de Ginebra. Es nuestra obligación respetarla y castigar aquéllas".

En la decisión del tribunal tuvo influencia decisiva el fiscal. Este oficial, que pidió y obtuvo su baja terminado el proceso, mantuvo silencio ante las variadas reacciones que produjo el fallo, pero una vez vuelto a la vida civil dirigió una carta al presidente Nixon, donde, entre otras cosas, manifestaba: "...no puede servir de excusa el mo-
" mento actual cuando se trata de vidas humanas; está fuera de la ley
" que un soldado norteamericano ejecute a hombres, mujeres y niños
" desarmados y que no opusieron resistencia; ello es innoble en un país
" civilizado como todavía cree ser Estados Unidos; la intervención
" presidencial daña al sistema de la justicia militar, disminuyendo el
" respeto que ella pudiera haber ganado y afectará esa decisión a los

” juicios futuros, y si el veredicto duele a la población, servirá para ” que los norteamericanos consideren lo que es malo”.

La sentencia produjo variadas reacciones en el pueblo norteamericano. En un Estado, por orden superior, se puso el pabellón a media asta; otro gobernador presentó personalmente sus saludos al oficial castigado; organizaciones de ex combatientes se presentaron a la justicia civil acusándose de actos similares, produciendo con ello situaciones difíciles, etc. El concepto generalizado fue que el teniente Calley era el “chivo emisario” en una lucha de intereses nacionales; y su intensidad obligó a la intervención del Presidente de la República quien, en una alocución radial, dijo “hablar para los 2.500.000 jóvenes valientes que habían servido en Vietnam y no debía permitir que el cargo individual de atrocidad se reflejara sobre su coraje y su abnegación”.

II) *El clima de guerra.* La guerra fue y es aún la única solución aceptada de un choque de intereses económicos y a veces sociales, que se ha resuelto con el empleo brutal de la fuerza; sólo difiere de otras formas de conflicto por el derramamiento de sangre que implica.

Los intereses que la provocan influyen sobre el combatiente, y es tal el éxito de la propaganda del Estado, que la acción del hombre se pervierte, no sólo por aquellos dogmas o mitos, sino también por los elementos de destrucción que el mando pone en sus manos.

Siempre se ha hablado de la crueldad de los ejércitos, pero lo doloroso no es que el hombre de instintos sanguinarios encuentre en el fragor de la lucha la libertad para ejercitarlos, sino que miles de personas comedidas y honorables se convierten de súbito en seres feroces, en asistentes impasibles de la crueldad, o por lo menos, en justificadores teóricos del crimen. Tal la herencia atroz y ancestral que la humanidad conserva adormecida y sólo necesita el momento oportuno para su resurrección.

La guerra siempre ha sido sangrienta, violenta, brutal, a veces heroica; el vencido, el prisionero, en sus comienzos no significaba, a lo sumo, más que un esclavo. Los monumentos dejados por los asirios, egipcios, mongoles, etc. proclamaron el espectáculo de reyes humillados, prisioneros sacrificados, ciudades arrasadas, etc. Los romanos oficializaron la afrenta al vencido encadenándolo al carro triunfal del vencedor.

El progreso cultural pudo luchar progresivamente contra la crueldad, siendo mayor la reacción al terminar la guerra de los treinta años (1618-1648). En 1770 ya se habla del respeto al prisionero, a las poblaciones enemigas, del cuidado de heridos, etc., y en 1785 Prusia y Estados Unidos firman el reconocimiento de este *status,* actos generalizados más tarde por las convenciones de Bruselas (1865), La Haya (1890 y 1897), y

más definitivamente por la de Ginebra (1949), pactos que representaron la salvación de millones de vidas humanas, al establecer que los beligerantes deben evitar toda violencia innecesaria a los propósitos militares, y que la conducción de las operaciones debe ajustarse a principios de humanidad y caballerosidad.

En la guerra existe siempre y domina el peligro, acentuado por la evolución de la técnica de las armas ofensivas. El combatiente vive constantemente en estado de temor, que llega en muchos casos a dominarlo psíquicamente y así se producen las neurosis de guerra; contribuyen la configuración del teatro de operaciones, el carácter de la lucha, el conocimiento del enemigo y su fácil individualización, etc. y en modo muy especial el fraccionamiento de la unidad operativa que, en ciertos casos, llega al grupo, con la consiguiente carga para el liombre-jefe y para el soldado por el aumento de la responsabilidad decisiva al primero, en tareas para las que no ha sido debidamente capacitado, y por el de la soledad al segundo. Por ello, muchas decisiones en el terreno están influenciadas por estados anímicos vinculados al campo operativo y, por ende, son el resultado de una apreciación derivada de un temor, un ansia, una angustia, una necesidad, la que más tarde, juzgada fríamente, puede aparecer precipitada.

Si bien el coraje debe ser la virtud dominante en el combatiente, no es una constante; surgen imponderables de la acción, de la defectuosa información, del estado psico-somático, etc., que impiden ver la realidad del hecho que enfrenta.

Tal estado lo ha traducido en galanas palabras un poeta español al desarrollar un tema similar: [1]

Linda es para mí
la mujer, cuando en lo recio
de un saqueo la advertí
y el bélico frenesí
me lo convierte en desprecio.
Le da más fuerza al amor,
que estalla y salta por todo
y ¿qué importa que ella, airada
sus duros brazos retuerza,
si es mi presa, está ganada
y hay en mi cinto una espada
para rendirla por fuerza?

La reincorporación a la sociedad del combatiente licenciado reveló, en proporción alarmante, la existencia de una "psicosis de guerra" que

[1] MARQUINA: *En Flandes se ha puestc el sol.*

Buscando al enemigo invisible



continuaba en la paz, y que produjo actos de peligrosa inconducta social que despertaron las pertinentes inquietudes en el ambiente social y medico.

Tal el doloroso y sangriento cuadro que representa la guerra. Quizá sean intentos de atenuarlo la literatura épica al respecto, como ha sido la elegía a los defensores de las Termopilas, la gloriosa conducta de los regimientos de la Guardia Imperial en Waterloo, la carga de la brigada ligera en Balaklava, la corrida heroica tras la pelota de *foot-ball* en la ofensiva del Somme, el sufrimiento de los hombres ahogados en las santa-bárbaras del «Bismarck» y otros muchos que el relato ha difundido como homenaje a los caídos y perduración del espíritu de sacrificio.

III) *La conducta.* En la guerra toda acción bélica significa un acto de violencia, muerte y destrucción. La necesidad lo justifica siempre, tanto se trate de una operación habitual como de hechos de crueldad inflexible por su magnitud; la política, la razón de Estado, lo exigen.

Así como "existen vicios políticos que no son a veces vicios sociales como tampoco todos los vicios sociales no son a veces vicios políticos" (Maquiavelo), en la conducción militar existen actos de guerra que esca-

pan a la justicia social; por ello acciones que los códigos califican de asesinato, no comprenden al soldado que mata hombres obedeciendo a la autoridad militar, sentencia ya definida por Grocio (siglo XVII) y aceptada universalmente: "En su absoluto, los actos titulados "crímenes de guerra" son sólo violaciones a *tabúes* específicos" (las convenciones). Las reglas prohíben el daño al no combatiente: sin embargo, Lidice, Guernica, Dresden, Hamburgo, Berlín y Londres son ejemplos en contrario. A veces se invoca o se trata de justificar la necesidad perentoria de ejecutar actos que horripilan a la humanidad para lograr ventajas políticas o estratégicas, ventajas que pesen en las mesas de conferencias, sea para obtener decisiones propias, apoyo de aliados o para quitar al enemigo la voluntad de continuar luchando.

Son ejemplos elocuentes de la última guerra el bombardeo de Dresden (13-1-1945), y el no aceptar en el frente occidental la rendición de las tropas alemanas que luchaban en el Este, para que ellas se entregaran a los soviéticos.

Cabe preguntar si los grupos de poder que rigen los destinos de los países han experimentado alguna vez remordimiento por las multitudes que han luchado con valor y abnegación, pereciendo en la demanda para satisfacer ambiciones minoritarias.

IV) *Lo jurídico.* La decisión aliada de juzgar a los jefes alemanes responsables de los crímenes de guerra no constituye una novedad en el campo histórico o jurídico. Sin volver a épocas arcaicas, al finalizar la guerra anglo-boer (1899-1902), un oficial boer fue condenado por uso criminal de la bandera de parlamento. En 1920, ante el clamor popular, la justicia griega condenó al consejo de ministros que ordenó la expedición destinada a conquistar el Asia Menor, botín de guerra concedido por los aliados a la cooperación griega, y que terminó en un terrible desastre, y en Italia, derrocado el régimen de Mussolini, se juzgó a varios dirigentes fascistas, acusados de crímenes contra sus compatriotas.

El tribunal reunido en Nüremberg adoptó, como concepto director de sus juicios, que "la ley suprema requiere que los hombres den principal observancia a la humanidad antes que al Estado". Los acusados justificaron su conducta basándose en "el cumplimiento de órdenes superiores". Al iniciarse el juicio, el fiscal norteamericano Jackson dijo: que ese tribunal "no se reunía únicamente para castigar las faltas cometidas por los acusados del momento; también comprendería a los actuales jueces si llegaran a cometer iguales hechos" y agregaba, cual advertencia a los responsables de delitos contrarios a la ley natural: "El hecho de que una persona actúe por orden de su gobierno o de un superior no lo releva de su responsabilidad ante la ley internacional, y obliga a la calificación moral del hecho dentro de su capacidad."

V) *El juicio a Calley*. El oficial acusado debió ejecutar su tarea en zona de beligerancia dudosa; existían dolorosas experiencias por la intervención activa de civiles y su identificación representaba un peligro, que existía a su vez constantemente; la lucha conducía entonces a extravíos mentales, pues adquiría características muy diferentes a las guerras anteriores. Si en aquéllas se justificó la "limpieza de trincheras", el bombardeo de ciudades indefensas, como también el sacrificio de civiles dudosos para asegurar las comunicaciones de las retaguardias, ¿qué podía decidirse en esta lucha?

¿Puede el combatiente aislado y de subalterna jerarquía poseer entonces la libertad de juicio necesaria? ¿Cuáles han sido sus instrucciones y su información? En el juicio, el teniente Calley negó haber sido informado respecto al reglamento, que permite al soldado desobedecer una orden que, a un juicio correcto, fuera ilegal.

La desobediencia a su vez crea sus riesgos; ante el enemigo es impermisible y se pena con la muerte, y en toda circunstancia plantea problemas de conciencia. Bien dijo el juez C. P. Snow: "Más crímenes horrendos han sido cometidos en nombre de la obediencia que los que pudieron haber sido cometidos en nombre de la rebelión".

¿Fue el golpe de My Lai una represalia? Entre beligerantes es la res-

El "teatro" de la guerra fluvial



puesta a actos ilegítimos de guerra, y ejecutada con el propósito de obligar al enemigo a cumplir las leyes reconocidas; es decir, no es un acto de venganza ni de castigo, sino de coerción. Constituye una medida extrema y en general la sufren ios inocentes.

La guerra en Asia presentó a la conducción una situación nueva, distinta a la usual: el fraccionamiento operativo; unidades reducidas, del orden numérico de la sección o grupo, debieron ejecutar operaciones aisladas, y por primera vez en la historia militar la responsabilidad de la acción recayó en oficiales subalternos y aun suboficiales, que por su edad y preparación no estaban siempre en condiciones de apreciar la situación existente, y por lo tanto adoptar la decisión pertinente.

Esta nueva característica de la conducción operativa crea problemas de comando. Resolver sobre el terreno situaciones como la considerada fue siempre tarea de oficiales superiores, en los que se concentraban el juicio técnico y el lógico de la edad, y sus directivas fueron órdenes. ¿Están actualmente los oficiales subalternos capacitados para reemplazarlos? Por algo reclamó en 1949 el mariscal Lord Wavell un monumento al "jefe de grupo desconocido" que muchas veces muere ignorante o ignorado de lo que su conducta significó en el éxito obtenido.

Toma siempre valor lo prescripto en las Ordenanzas Generales de la Armada dictadas por Carlos III en 1713, que en su tratado 2° título II, dice:

"Articulo 20. — Por esta tan esencial consideración procurará adquirir el perfecto conocimiento posible de todos los oficiales, tanto sondando por sí sus alcances en las repetidas ocasiones de presentársele en particular a solicitudes propias o por asuntos del servicio, en las revistas de conferencias y en las concurrencias que fueran oportunas, como enterándose con plena seguridad de los informes que todos los años deben pasarle los comandantes de departamento.

"Artículo 25. — En el carácter o genio se ha de observar si hay flojedad, frialdad o condescendencia en la disciplina de la tripulación o guarnición, o al contrario, dureza y mal trato incorregible o poco corregible, y se ha de expresar cualesquiera de los extremos que exija nota, y necesariamente, en los informes relativos a quien tiene o ha tenido mando, ha de aclararse cuanto sea posible la especificación de su celo y don para él, de su tesón para la constante buena práctica de su servicio, y de su prudencia para lograrla con la oportuna corrección, sin confundir al que no la necesita con quien la motiva, o de su violencia opuesta a todo buen orden y que le hace inútil para mandar."

VI) *A considerar.* El general Tomayuki Yamashita, comandante de las fuerzas japonesas que ocupaban las islas Filipinas al terminarse la

II guerra, 1945, juzgado en Manila por un tribunal militar norteamericano, fue declarado culpable por no haber controlado los actos de crueldad cometidos por sus subordinados en las poblaciones ocupadas, entre ellas la muerte de unas 25.000 personas civiles indefensas (las comunicaciones ya eran difíciles).

La Suprema Corte aprobó la sentencia de muerte, fundándola en su responsabilidad respecto ai comportamiento del personal. El juez T. Murphy, único disidente de la sentencia, dijo: "La suerte de algún futuro presidente de los Estados Unidos, de sus jefes de Estado Mayor y de sus consejeros queda sellada con esta sentencia."

VII) *La consulta.* El juicio de Nüremberg actualizó un sentido de la responsabilidad que requiere su análisis. Algo se intentó al final de la primera guerra respecto al kaiser Guillermo II. Lo impidió tal vez el respeto a la realeza y el hecho de ser éste primo hermano del rey de Inglaterra, Jorge V.

El principio representa la ley del vencedor, la "ley de la selva" de siglos pasados; funesta advertencia: si lo pasado había dejado de ser, ¿por qué renovarlo? En algunos casos no hubo distingo entre el que ordenó y el que cumplió la orden sin excederse; en otros, no se estudió debidamente el comportamiento del comando y, por sobre todo, no se consideró el *status* internacional: el origen del conflicto, que representaba igual responsabilidad para los grupos directores del mismo. Fuera de las altas jerarquías del vencido, ningún jefe u oficial táctico fue responsabilizado por sus actos.

El recuerdo jurídico que dicho juicio mantiene obligó a la justicia militar norteamericana a procesar al responsable militar directo de un acto de crueldad; éste ¿fue aislado, o fue una repetición de hechos que las operaciones exigieron anteriormente? ¿Existieron presiones extrañas?

Deja una enseñanza, y de gran importancia, para las fuerzas armadas: La necesidad de capacitar a los oficiales subalternos y aun a ciertos grados de suboficiales en todos los variados aspectos que la conducción presenta en la actualidad y acrecentar el contacto técnico-jurídico correspondiente.

Hechos como los que hemos tratado no son ni serán únicos. La guerra se desarrolla conducida por una cadena de mandos políticos que determinan la acción militar, los cuales proveen las soluciones; entonces, ¿quién es el culpable: el que da la orden o quien la ejecuta?

El acto juzgado no constituye novedad en los anales bélicos; posiblemente no es único en la actual guerra, y la solución dada por las autoridades militares norteamericanas conduce a la duda. ¿Se castigó un acto criminal o fue una satisfacción al clima existente en la población norteamericana?



Tareas logísticas con las armas siempre listas

El estado de guerra que vive la población de los Estados Unidos ha creado ese clima, traducido en duda, desaliento, dolor y desafío; soporta el dolor de la lucha sin lograr interpretarla; lo agrava la información que producen los contingentes que periódicamente regresan del teatro de la guerra una vez cumplido su período, y que se reincorporan a la vida civil. En 1961 se le informa la muerte de un soldado en Vietnam, en 1962 ya son 250 los "asesores militares" muertos, y así sucesivamente se llega en 1970 a 51.000 muertos y cantidad mayor de heridos física y mentalmente.

Actos de gobierno que toman estado público denuncian la influencia e intervención que en las decisiones militares han tenido hechos de política electoral interna. Por ello, ya en 1968 el periodismo pedía la fijación de fechas para terminar la guerra. El cambio presidencial aceptó el ya clamor popular general, pero la intención de dirigir la política interna del Vietnam impide una rápida y eficiente solución; aun lograda la paz, la situación emergente impondrá la presencia de fuerzas norteamericanas en él.

Las negociaciones de paz en París se desarrollan con lentitud inquietante; el pueblo siente en sí "errores de conducción" y ve manifiesta la responsabilidad de que la nación se convierta en el "agente policial" del mundo. Pese a su intervención económica, a pesar del esfuerzo realizado (se estima que la guerra cuesta, hasta ahora, 30.000 millones de dólares), no se han logrado resultados satisfactorios, lo que compromete la confianza depositada en sus dirigentes y afecta al concepto que el país merece en el extranjero. No ve aproximarse ni la victoria ni la paz, y el desarrollo operativo es nebuloso para él.

Si la intervención militar en Vietnam fue necesaria para evitar su ocupación por China comunista, ahora que las relaciones entre ambas naciones comienzan a tomar un grado de acercamiento, ¿no es una ironía haber iniciado una guerra que lleva nueve años de duración? Tal es la pregunta que se formulan generaciones de norteamericanos que han vivido esos años bajo el imperio de un clima bélico y de sus dolorosas consecuencias, y cuyo final no se concibe aún.

Nunca, en los tiempos bélicos del pasado, ha demostrado el pueblo norteamericano su desaprobación y resistencia, en la naturaleza y forma que se presentan hoy, a actos de gobierno, hecho fundamental, pues las fuerzas en operaciones no se sienten apoyadas por sus compatriotas. Falta esa firme moral de retaguardia que siempre sostuvo la moral del frente.

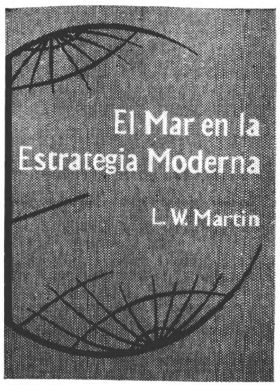
EL MAR
EN LA
ESTRATEGIA MODERNA

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

El Presupuesto Integrado y el Control de Dirección

(Reflexiones Sobre una Experiencia)

Por el Capitán de Navío
JOSÉ ÁNGEL ALVAREZ
y el Capitán de Fragata Contador
ALFREDO LE PERA

Los autores, por razones de sus funciones, debieron presentar una solución práctica a dos rubros de la dirección: la distribución de medios y la supervisión. Como estos trabajos son relativamente escasos en nuestro medio, es posible que los breves comentarios que surgen de la experiencia por ellos recogida puedan ser de utilidad. Ése es, específicamente, el objeto del presente trabajo.

Introducción

En las últimas décadas, la empresa ha dirigido un considerable esfuerzo hacia el logro de una organización más eficiente. Al iniciarse esa época, que precedería a la que culmina con el actual concepto del ejecutivo, los ojos de la empresa se volvieron hacia aquellos que más habían utilizado la Orgánica hasta entonces: las fuerzas armadas.

Años más tarde, cuando la producción en serie pone en los mercados cantidades masivas de productos y se libra una cruenta batalla de precios y calidad tratando de aumentar al máximo las ganancias, el proceso se invierte. Las fuerzas armadas toman conciencia de que, en realidad, son también una "empresa". Por supuesto, ella es peculiar, juegan en ella valores humanos con dimensiones y precios extraordinarios, pero también criterios económicos. Igualmente, el sostenido crecimiento de grandes empresas, su expansión geográfica, sus características de abastecimientos y demandas desde grandes distancias las asemeja mucho a lo que ocurre en la guerra con las fuerzas armadas. Todas esas diversificaciones y el incremento de bagaje técnico, plantean a la empresa moderna la necesidad de diseñar elementos de conducción que hagan de la dirección algo flexible y dinámico.

Dirección y supervisión

A esa necesidad no fueron ajenas las fuerzas armadas que se vieron involucradas en la Segunda Guerra Mundial y cuyas soluciones y demandas de abastecimiento tanto contribuyeron al desarrollo tecnológico. A más de un cuarto de siglo de aquella conmoción internacional, en un mundo pleno de tensiones económicas y dificultades diversas, el

funcionario naval se formula a sí mismo varias preguntas referentes a la dirección de los organismos cuya responsabilidad se le asigna. Cómo utilizar mejor los medios disponibles y cómo disponer de un control efectivo de los mismos una vez que se seleccionan los modos de acción, son preguntas que figuran en su cuestionario en forma preeminente.

La dificultad de dar solución a esas preguntas está en relación directamente proporcional al nivel del Comando o Jefatura que se las plantea. Cuanto más alto es ese nivel, mayor es el conglomerado de elementos heterogéneos y, por ende, aquellas soluciones buscadas van creciendo en complejidad.

La supervisión que en altos niveles requiere una síntesis muy grande pero con significación adecuada, es difícil de obtener en forma objetiva. En la mayoría de los casos, tanto en la paz como en la guerra, no sólo basta conocer si algo ha sido total o parcialmente cumplido. Es evidente que el costo de aquella tarea, objetivo o misión, expresado en unidades que sean significativas, es un elemento de real importancia. Despreciarlo es padecer de una ceguera que no tiene tolerancia en el mundo moderno de los que manejan las armas.

El resolver cómo lograr la supervisión es a veces particularmente difícil en el caso de tratarse de servicios. A diferencia de una empresa que produce bienes homogéneos y para la cual el costo unitario refleja valiosos elementos de juicio, en el caso de ciertos servicios no sucede lo mismo. Cada situación configura un caso especial que impide establecer reglas sistemáticas.

Reflexiones sobre un ejemplo

En razón de sus funciones, los autores de este artículo tuvieron que intentar presentar una solución práctica a los dos rubros de dirección que antes se comentaron: *a)* la distribución de los medios y *b)* la supervisión. El intentarlo, en forma harto corta en tiempo y con escasa experiencia, obligó a grandes esfuerzos. Como estos trabajos son relativamente pocos en nuestro medio, es posible que unos breves comentarios generales que surgen de la experiencia efectuada, puedan ser de utilidad a otros. Ése es, específicamente, el objetivo del presente artículo.

El problema fue planteado para un servicio. El mismo posee características mixtas. Es un organismo técnico y provee apoyo operativo. Tiene incidencia sobre el planeamiento militar, pero es de igual importancia en el campo del desarrollo económico nacional. Por un lado produce servicios de rutina, pero por otro bienes tangibles y también estudios e investigaciones, o sea bienes inmateriales.

Luego de diversos análisis se observó que una posible solución del problema de obtener un mejor control de dirección era lograr en el presupuesto: 1) una clara distinción entre lo que se podía y lo que se deseaba hacer; 2) su cuantificación en términos de personal, materiales y dinero; 3) la asignación de responsabilidades en rubros y su asignación a las unidades de organización y 4) la sistematización de la información para su elaboración automática.

Usualmente la elaboración de este tipo de presupuesto requiere un lapso prolongado. Dada la brevedad del tiempo disponible, se dudó sobre la posibilidad de su implantación. Sin embargo, se notó que era factible si: 1) existe una visión general más o menos profunda y directa sobre el total de las tareas que se ejecutan; 2) si se cuenta con un elemento de juicio (planes) que enmarque la acción adecuadamente. Si a ambos pude agregarse alguna estadística objetiva, el trabajo gana en celeridad y exactitud. Lamentablemente, es usual la carcncia de estadísticas homogéneas y adecuadas al fin perseguido.

Como la primera tarea a efectuar es la distinción de las grandes áreas de trabajo con los objetivos genéricos y específicos, es importante haber establecido previamente a la elaboración del presupuesto integrado:

a) El plan de acción de largo o mediano plazo, siquiera en sus lineamientos generales.

b) La misión básica y las componentes que correspondan.

De los elementos mencionados, el *b)* será siempre asequible. Aun en caso de disponerse sólo de él como punto de partida, la tarea aparece como factible si se inventarían tan prolijamente como sea posible las tareas efectuadas en el pasado y que contribuyen al funcionamiento específico, así como al de la propia administración.

El solo hecho de hacer esa lista de acciones con sus estimaciones de costos respectivos, depara interesantes sorpresas. Permite comenzar a atisbar con cierta precisión y en el nivel que corresponde, cómo era realmente la composición de los gastos que mantenían nuestras tareas específicas y su "aparato". Asimismo, se empiezan a detectar las distorsiones que el tiempo y las diversas situaciones puedan haber producido sobre las importancias relativas de los sectores de ocupación principales.

Cabe mencionar que, a los efectos de la dirección, el tener identificadas las zonas principales de tareas (en lo futuro las llamaremos programas) configura un "arma" de discriminación, que facilita grandemente la decisión. Es obvio que esa discriminación no es panacea para una situación de estrechez económica, pero sí provee la optimización en el empleo de los recursos financieros.

También es entonces más fácil realizar una supervisión objetiva. Cuando se cumplen funciones heterogéneas *cuyo resultado final no es un producto material y homogéneo,* el supervisar y medir resultados es difícil. Sin embargo, puede intentarse usar como parámetros de evaluación: *a)* los resultados finales enunciados sintéticamente y en lo posible en *unidades cuantificables; b)* la calidad del resultado final; *c)* el costo de obtención de esos resultados. La ventaja en esforzarse por lograr una evaluación de este tipo, reside en lo iluminante que resulta para la dirección. Se puede conocer en toda su realidad cuánto pesan ciertos servicios y en especial los que son aparentemente rudimentarios y a veces erróneamente ignorados. Igualmente, la elocuencia de algunos resultados medidos frente al costo y esfuerzo general, clama muchas veces por un mejoramiento de eficiencia o reconsideración de la conveniencia de su ejecución con una fuerza no obtenible por otros métodos.

En lo que concierne no ya a los resultados finales sino al desarrollo de la acción, que es una fase de la supervisión, se observa que un sistema de planeamiento como el seleccionado permite eficazmente ese control. Al disponer de inmediato de los elementos básicos, la corrección de la acción —cuando se notan grandes discrepancias entre los planes y la realidad— es más fácil y oportuna.

Esquema de trabajo

La Nación está modernizando paulatinamente la estructura de su presupuesto. Este proceso de difusión universal se inició en nuestro medio a partir de la promulgación del Decreto Ley 6190/63 y puede estimarse que todavía requerirá un lapso prolongado para afianzarse totalmente.

Dos avances significativos han sido logrados en las Leyes de Presupuesto de 1967 y 1968 (17.130 y 17.579), tendiéndose a complementar la estructura.

La Armada Argentina avanzó aún más, presentando sus requerimientos por programas para 1968.

¿En qué consiste esa modernización?

La expansión de las atribuciones y del campo de acción del Estado moderno, ha traído como consecuencia la necesidad de adaptar las herramientas para la conducción, entre ellas el presupuesto. Como se ha dicho, quienes deciden formulan preguntas a los niveles técnicos, cada vez más complejos, a las que debe responderse ineludiblemente, constituyendo una información básica para ser considerada. La inteligencia, experiencia e intención de quienes tienen la atribución de la decisión

no pueden ser suplidas por ninguna técnica, pero cabe reconocer que los buenos datos que éstas brinden amplían considerablemente la posibilidad de que se adopten mejores decisiones.

El presupuesto con el que se estaba habituado a operar hasta hace relativamente poco tiempo, señalaba las unidades de organización que efectuarían los gastos y la naturaleza o características distintivas de éstos. Ello ya no satisface adecuadamente los requerimientos de información. El presupuesto, por lo tanto, debe transformarse complementando su estructura.

Actualmente se están desarrollando nuevos enfoques, tanto para gastos como para ingresos *.

A las clasificaciones de gastos por unidades de organización y por clase u objeto ya mencionadas, se suman ahora finalidades, funciones, programas y carácter económico.

Por otra parte se amplían los conceptos de gastos e ingresos, considerando además de los hechos y actos con gravitación económica y financiera, los que tienen gravitación económica solamente.

Las Finalidades expresan metas generales que pretende lograr el gobierno.

Las funciones ponen en evidencia acciones genéricas tendientes al cumplimiento de dichas metas.

Los programas son subdivisiones de funciones. Sus elementos esenciales son la descripción de la acción y las metas particulares, con la estimación de costos significativos. Los programas, a su vez, se subdividen hasta donde sea posible identificar razonablemente acciones componentes particularizadas. Cuando éstas admiten su medición en unidades físicas homogéneas y mensurables, se denominan trabajos específicos; caso contrario, actividades. En estos niveles de desagregación la determinación de costos es altamente valiosa para evaluar eficiencia. Hasta aquí se llegó en la experiencia realizada, circunstancia que pese a los posibles errores propios de estos casos, le confiere a ésta su carácter novedoso.

En este nivel de desagregación también se allana el camino para complementar esta técnica con la del análisis de sistemas o análisis de costo, beneficio o rentabilidad de las aciones proyectadas, que seguramente será el paso a dar en el futuro próximo.

La expresión del carácter económico pone de manifiesto las formas

* Es interesante mencionar los objetivos mayores del Proyecto Prime (U.S. Dep. of Defense): 1) integración de los programas, presupuestos y contabilidad de dirección; 2) desarrollo de mejor información en el nivel de dirección, basada en el consumo de recursos (Annual Report for Fiscal Year 1966, Dept. of Defense, Washington, D. C. 1967, p. 50).



Cuadro 1

de utilización del ingreso público con relación al patrimonio neto, a saber: consumo, inversión física y financiera y transferencias. Se consume para producir los servicios públicos. Se invierte cuando se aumentan los activos fijos y financieros que permitirán la prestación de los servicios públicos. Se transfiere cuando se efectúan entregas a empresas e instituciones privadas sin fines de lucro, y familiares, en razón de un interés público, sin contraprestación del beneficiario.

En materia de ingresos, además de conocerlos por su clase, se evidencia en la clasificación económica su incidencia con relación al patrimonio neto. El problema "ingresos", debido a su conducción centralizada en la Secretaría de Hacienda, no debió ser considerado; las limitaciones están dadas por las autorizaciones para gastar.

En el Cuadro 1 se sintentizan las preguntas y respuestas importantes que pueden hallarse en la estructura del presupuesto, antes y luego de su modernización.

Por lo tanto, se puede afirmar que el presupuesto mencionado emplea una estructura plenamente modernizada. Se transforma así aquella herramienta para hacerla más apta a los fines de la dirección. El presupuesto y su ejecución salen de la periferia de la dirección y se consustancian en su núcleo.

Conclusiones

Los comentarios antes descriptos sintéticamente, permiten indicar acerca de esta nueva aproximación al problema del presupuesto, que:

a) Es conveniente y llena aspectos necesarios para una mejor dirección.

b) La decisión y la supervisión en alto nivel se facilitan.

c) Engloba al plan de acción anual y, por supuesto, es el desarrollo objetivo de ese plan.

d) La confección conviene que sea efectuada por un grupo mixto formado por expertos en el sistema en sí y por quienes conozcan los objetivos de medio y largo plazo, las áreas principales de tareas y la delimitación de responsabilidades de las diversas unidades de organización componentes del organismo.

e) Deben reunirse todas las estadísticas que estén disponibles, concernientes al funcionamiento del organismo.

j) El documento preliminar debe ser estudiado con mucho detenimiento en el nivel de dirección más alto, a fin de asegurar que el mismo represente fielmente su decisión.

g) Usualmente es de prever que se deberán efectuar sucesivas y periódicas correcciones, en los primeros tiempos de puesta en marcha del nuevo sistema.

k) Antes de poner en marcha el nuevo sistema deben preverse las medidas orgánicas para considerar las desviaciones o alteraciones necesarias con respecto al plan original. Si ellas no se establecen adecuadamente, se corre el riesgo de desvirtuar el control de dirección dinámico que se pretende establecer.

BIBLIOGRAFÍA

Government Budgeting - J. BUERKHEAD - New York, 1959.

Manual para la clasificación de las transacciones del gobierno según su carácter económico y su junción. NACIONES UNIDAS, 1958.

Federal Budget in Brief. Bureau of the Budget - Executive Ofice of the President U.S.A.

Report to the Congress - Budget and Accounting - Commission on Organization of the Executive Branch of the Government - 1955 (Hoover Commission), U.S.A.

U.S. Air Force Project Rand - Eficiency and Economy in Government Throtugh New Budgeting and Accounting Procedures. David Novick, 1954, U.S.A.

Tennessee Valley Authority - Budget Program for the Fiscal Year ending June 30/1967, U.S.A.

Program Budgeting - Program Analysis and Federal Budget 1965, U.S.A.

Necesidad de reformas en la Contabilidad Publica. Propuesta de las mismas. ALFREDO LE PERA, 1962.

Decreto-Ley N° 6190/63. Modernización del Presupuesto Nacional y creación de la Oficina Nacional de Presupuesto.

Esquema de Contabilidad Integral para la Administración Central de la Nación. ALFREDO LE PERA. 1965.

Manual de Presupuesto por programas y realizaciones. Naciones Unidas, 1967.

Presupuesto Integrado del Gobierno . Descripción, ejecución y registración. C.F.I., 1968.

El Presupuesto por programas en el marco de una Universidad. Conferencia del Presidente de la Universidad de California, CHARLES J. HITCH, 6 de marzo de 1967.

Presupuesto por programas del Partido de General Pueyrredón. Mar del Plata, 1966.



OSCAR OSVALDO GAMBONE

Guardiamarina Contador

Falleció el 2 de diciembre de 1969

El guardiamarina contador Oscar Osvaldo Gambone nació en Oliva, provincia de Córdoba, el 28 de noviembre de 1948.

Ingresó en la Armada el 2 de febrero de 1968, como cadete del Cuerpo de Intendencia de la Escuela Naval. En diciembre de 1969 egresó como guardiamarina contador.

Efectuó el viaje de instrucción en la fragata «Libertad».

Flamante oficial de nuestra Marina de Guerra, recién concluía sus estudios como cadete del Cuerpo de Intendencia de la Escuela Naval, que culminaron con el viaje de instrucción en la fragata «Libertad», viaje que por uno de esos inescrutables designios del destino sería el primero y el último que realizara.

La Dirección del Boletín del Centro Naval, en su nombre y en el de la Comisión Directiva de esta institución, da su postrer despedida a este joven consocio desaparecido, elevando una plegaria al Altísimo para que haya paz en su tumba y cristiana resignación en su atribulado hogar.



CARLOS ALBERTO DI MASI

Teniente de Navío I. M.

Falleció el 8 de febrero de 1971

El teniente de navío I.M. Carlos Alberto Di Masi nació en Gualeguaychu, Entre Ríos, el 16 de abril de 1928.

Después de cursar estudios en su ciudad natal ingresó en la Escuela Naval, como cadete del Cuerpo de Infantería de Marina.

Ascendió a guardiamarina el 1° de diciembre de 1950 y a teniente de navío el 31 de diciembre de 1956.

Pasó a situación de retiro efectivo el 29 de diciembre de 1960.

Sus principales destinos en actividad fueron: Batallón de I.M. N° 2, Base Naval Río Santiago, Fuerza Naval de Instrucción, «La Argentina». Escuela de Aplicación de Infantería de Marina, Subsecretaría de Marina, Batallón de I.M. N° 3, Escuela Naval Militar y Compañía de I.M. N° 8.

Después de pasar a retiro fue designado director general de Ceremonial de la Presidencia de la Nación. Con posterioridad se desempeñó en el Ministerio de Economía y luego en el Ministerio de Bienestar Social.

En la actualidad era jefe de asesores de la Casa Militar de la Presidencia de la Nación.

El Boletín del Centro Naval, en nombre de la Comisión Directiva y de su Dirección, rinde homenaje al distinguido consocio desaparecido.



CAYETANO LABATE

Capitán de Fragata

Falleció el 26 de febrero de 1971

El capitán de fragata Cayetano Labate ingresó en la Armada como alumno de la Escuela de Mecánica, en la especialidad "Electricista". En marzo de 1924, luego de sucesivos ascensos, pasó al escalafón de oficiales con el grado de ingeniero electricista de 3ª.

En 1937 pasó a situación de retiro, reincorporándose al año siguiente como retirado en servicio y desempeñándose en diversos destinos en tierra, en cuyo lapso alcanzó el grado de capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1951.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Material, Base Naval Río de la Plata, «Garibaldi», Escuela de Mecánica, «Independencia», «Paraná», «Córdoba», 3ª Reg. Naval, «Rivadavia», 1ª Región Naval, «Pueyrredón», «25 de Mayo», Base Aeronaval Punta Indio, Secretaría del Ministerio y Dirección General de Hidrografía.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Emilio T. Herms, en nombre de la Armada Nacional

Triste pero honrosa es la tarea que me ha encomendada el Comando en Jefe de la Armada: la de despedir los restos mortales del señor capitán de fragata en R.E. don Cayetano Labate. Además, la tarea no es fácil, pues siempre resulta difícil volcar en palabras el pesar de la institución por la pérdida de uno de sus hijos.

Fue el capitán Labate un leal servidor de la Marina durante los mejores años de su vida, y le dedicó toda su voluntad, su clara inteligencia y su amplísima experiencia y conocimientos técnicos para lograr lo que era su objetivo en todo lo que tomaba entre manos: la tarea bien realizada.

Como marino argentino su actividad debió desplegarse en tareas de par, puesto que afortunadamente hace muchos años que la función de nuestra marina no ha debido ser otra. No obstante, el capitán Labate conoció la guerra desde cerca, ya que en 1936 le cupo actuar como jefe de electricidad del viejo crucero «25 de Mayo» cuando éste fue destacado a las costas de la madre patria, en humanitaria tarea dentro de la fratricida guerra civil española.

En su legajo personal figuran la mayoría de los buques de su época, y en ellos recorrió extensamente nuestras costas patagónicas y nuestros ríos. Todos esos buques supieron de su ecuanimidad y hombría de bien, y los que tuvieron la fortuna de ser sus subordinados y sus superiores podrían atestiguar estas palabras.

Si el capitán Labate se destacó como marino y como técnico, no lo fue menos en la cátedra, que desempeñó en la Escuela de Mecánica, transmitiendo su vasta experiencia a los jóvenes marinos que lo siguieron.

Por todo esto, señor capitán Labate, puedes descansar en paz, con la satisfacción del deber cumplido. Que Dios dé a tu alma descanso eterno, y a los que lloran tu pérdida, el consuelo de la resignación.



ALBERTO GALIGNIANA SEGURA

Capitán de Corbeta

Falleció el 19 de marzo de 1971

El capitán de corbeta Alberto Galigniana Segura ingresó en la Armada el 1° de enero de 1926, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 22 de diciembre de 1932 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1945. Después de desempeñar funciones como retirado en actividad, pasó a retiro efectivo el 31 de diciembre de 1965.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Rivadavia», 1ª Región Naval, Base Aérea Punta Indio, Base Naval Puerto Belgrano, Fuerza Aeronaval Puerto Belgrano, Escuadrilla Aérea N° 1, Dirección General del Personal, Dirección General de Aviación Naval, Comisión Naval en los Estados Unidos y Juzgado de Instrucción N° 5. Como retirado en actividad prestó servicios en la Dirección General del Personal.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta Juan Ramón Ayala Torales, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina, por mi intermedio, cumple el penoso deber de despedir los restos de quien le brindó tantos años de su vida.

Desde 1926 se consagró a la Armada, especializándose en 1935 en ingeniería aeronáutica. Alternó así las actividades de nuestra Flota y de la Aviación Naval.

Su labor profesional dejó huellas de su dedicación y de aquellos valores espirituales que honran y engrandecen a los hombres.

Hasta su pase a retiro, su actividad naval y aeronaval lo llevó a cumplir tareas múltiples con certeza.

Abrazando siempre con cariño a su institución, se reincorpora al servicio desde 1957 hasta 1965, en que su retiro es definitivo.

La familia naval pierde a un miembro querido y quiere, junto con la Armada, dedicar estas breves palabras a su despedida y a su memoria.

Reguemos a Dios que reciba en eterna paz al capitán de corbeta don Alberto Galigniana Segura.



JORGE ADOLFO GONZÁLEZ

Capitán de Fragata Ing. Naval

Falleció el 9 de abril de 1971

El capitán de fragata Jorge Adolfo González nació en la Capital Federal, el 1° de marzo de 1928.

Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1947, como cadete de la Escuela Naval. Ascendió a guardiamarina el de diciembre de 1951 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1970.

En 1957 aprobó los estudios de Ingeniería Naval y en 1966 realizó en Italia el «Curso de Perfeccionamiento Técnico en Construcciones Navales».

Sus principales destinos fueron: «Pueyrredón»,.«Punta Médanos», «Moreno», Dirección General del Personal Naval, Dirección General del Material Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río Santiago, Agregacluría Naval en Italia, Dirección de Construcciones Navales, Escuela de Guerra Naval y Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío ingeniero naval Julio Alberto Duvoy, en nombre de la Armada Argentina

En mi carácter de haber sido el último jefe del capitán de fragata Jorge Adolfo González, me cabe el ineludible deber de despedirlo en nombre de la Armada Argentina y de los ingenieros navales de la misma.

Al egresar de la Escuela Naval Militar, su primer destino fue el buquetanque A.R.A. «Punta Médanos» y luego el acorazado A.R.A. «Moreno»; posteriormente cursó la Universidad de Buenos Aires obteniendo el título de ingeniero naval y mecánico.

Va como oficial ingeniero prestó servicios en los talleres generales de las bases navales de Puerto Belgrano y Río Santiago, y en el Departamento Talleres de la Dirección General del Material Naval. Se perfeccionó en Italia y a su regreso efectuó el correspondiente curso en la Escuela de Guerra Naval.

En todos sus destinos demostró ser un oficial a carta cabal y el hombre justo y, permitidme la redundancia, humanamente sensible.

Es por ello que hoy la Armada Argentina ha perdido un oficial cuyo vacío se notará, la sociedad un ciudadano probo y recto, su familia un padre ejemplar, pero quizás Dios haya ganado un justo más.

Quienes lo conocieron, sus superiores, sus subordinados, sus amigos, supieron de su hombría de bien y se percataron de que esa tranquilidad que trasuntaba su rostro, era el reflejo de la paz y el orden de su espíritu.

Rogamos a Dios para que dé resignación a su familia, que tiene de hoy en más y como siempre lo fue un ejemplo que seguir, pensando que si ayer fue para González su hora, ya hoy tiene la eternidad, aceptando la paradoja de que para vivir hay que morir.

González: Tened la certeza de que vuestro paso por la vicia supisteis iluminarlo con amor y que fuisteis de los hombres que dejaron huella.

Señor capitán González: Fuisteis un marino; ¡descansad en paz!



MANUEL A. RUIZ MORENO

Capitán de fragata

Falleció el 14 de abril de 1971

El capitán de fragata Manuel Ruiz Moreno nació en la Capital Federal, el 18 de junio de 1912.

Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1926, como cadete de la Escuela Naval. Ascendió a guardiamarina el 22 de diciembre de 1932 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1949. Pasó a situación de retiro efectivo el 8 de enero de 1951.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Moreno», 1ª Escuadrilla de Exploradores, «25 de Mayo», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Bathurst», Escuela Naval Militar, Escuadrilla de Mar, «Jujuy», Arsenal de Marina de Zárate, Escuela de Guerra Naval, «Chaco», «Entre Ríos», Fuerza de Tareas N° 2 y Zona Naval Militar.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Juan 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 don Manuel A. Ruiz Moreno.

Este leal servidor, que entregó a la institución que tanto amó lo mejor de su vida, ingresó a la Escuela Naval Militar en 1926, con la Promoción 58. En este crisol de voluntades puestas al servicio del mar en pos de la grandeza de la Nación, desarrolló relevantes condiciones profesionales. En 1932, la fragata «Presidente Sarmiento», en su trigésimo segundo viaje de instrucción, paseó sus ilusiones de oficial por los mares del mundo.

A su retorno a la patria, graduado ya de guardiamarina, fue destinado al acorazado «Moreno» y posteriormente prestó servicios en diversas unidades e institutos. En todos estos destinos dejó el fruto de su capacidad profesional, de sus desvelos, de su dedicación. Por su hombría de bien fue siempre ejemplo de sus subordinados y motivo de consideración para sus superiores.

Capitán de fragata don Manuel A. Ruiz Moreno: 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.



SERAFÍN MIGUEL CHIAPPE

Capitán de Fragata Ing. Naval

Falleció el 22 de abril de 1971.

El capitán de fragata Serafín Miguel Chiappe nació en la Capital Federal el 14 de enero de 1927.

Ingresó en la Armada el 27 de octubre de 1953 como teniente de fragata ingeniero naval. Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1969.

Sus principales destinos fueron: Base Naval Puerto Belgrano, Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, «Libertad», Estado Mayor de la Flota de Mar, Dirección de Construcciones Navales, Dirección General del Material y Misión Naval en la República del Paraguay.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Gaspar Vicente Zaputovich, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la, Armada Argentina, cumplo con el penoso deber de despedir los restos de quien fuera en vida el capitán de fragata ingeniero naval don Serafín Miguel Chiappe.

Asumo esta responsabilidad con el espíritu entristecido por la temprana partida hacia el viaje sin retorno de un dilecto camarada, compañero incansable de muchas largas jornada; de estudio y trabajo.

Desde joven, el capitán Chiappe se sintió atraído por las Ciencias Exactas y las cosas del mar, como así también consustanciado con principios rectores de nuestra institución: amor a la Patria, disciplina, dedicación, desinterés.

Siendo estudiante universitario, obtuvo por méritos propios una beca del Ministerio de Marina para completar sus estudios de ingeniería naval y mecánica en la Universidad Nacional de Buenos Aires, incorporándose a los cuadros de oficiales en el año 1953.

Desde entonces, dedicó su vida al servicio naval con espíritu de sacrificio, con dedicación encomiable y con sólidos conocimientos profesionales.

Sus dotes de caballero, nobleza de alma, rectitud de procederes y hombría de bien, unidas a una natural afabilidad y simpatía que emanaban siempre de su persona, se mantendrán imborrables en el recuerdo de sus camaradas.

Prestó servicios en bases, astilleros y direcciones generales, y últimamente en la Misión Naval Argentina en el Paraguay, donde la muerte lo sorprendió en momentos en que ya prodigaba los frutos de su joven y rica experiencia.

La Armada Argentina rinde en este acto un homenaje justiciero al capitán Chiappe, comparte cristianamente el dolor de sus deudos e implora para que su alma llegue al Altísimo y haya paz en su tumba.



OSCAR LUIS BISPE

Capitán de Fragata I.M.

Falleció el 30 de abril de 1971

El capitán de fragata I.M. Oscar Luis Bispe nació en la provincia de Mendoza, el 1° de febrero de 1928.

Ingresó en la Armada el 19 de enero de 1945 como cadete del Cuerpo de Infantería de Marina de la Escuela Naval. Ascendió a guardiamarina I.M. el 23 de noviembre de 1949 y a capitán de fragata I.M. el 31 de diciembre de 1966.

Sus principales destinos fueron: «La Argentina», Batallón de Artillería de Campaña N° 1, Escuela para el Personal Subalterno de I.M., «General Belgrano», Escuela de Aplicación para Oficiales de I.M., Regimiento de I.M. N° 1, Fuerza de I.M. 2, Regimiento de Artillería Antiaérea N° 1, Comando General de I.M., Subsecretaría de Marina, Escuela de Guerra de I.M., Regimiento Antiaéreo N° 1, Escuela Naval Militar, Dirección General del Personal Naval (para realizar la Escuela de Guerra Anfibia en los Estados Unidos), Fuerza de I.M. N° 1, Escuela Nacional de Guerra y Batallón de I.M. N° 4.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata I.M. Carlos A. Valenti, en nombre de la Armada Nacional

Asumo la penosa responsabilidad de despedir los restos del señor capitán de fragata don Oscar Luis Bispe, quien hasta hace apenas unas horas fuera comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 4.

Es en esta unidad donde ha quedado trunca la brillante carrera que iniciara el 19 de enero de 1945, fecha en la que vistió por primera vez el honroso uniforme de la institución que hoy, por mi intermedio, le rinde su postrer homenaje.

Durante más de 25 años dedicó su vida con entrañable amor a la Armada, en cuyos buques, bases, unidades y escuelas se destacó como figura de relevantes condiciones.

Por estas condiciones fue designado para representar a nuestra Infantería de Marina ante el arma similar de los Estados Unidos de Norteamérica.

En este país acrecentó sus conocimientos profesionales, y en el orden individual sus condiciones personales y su hombría de bien le permitieron lograr la simpatía y estimación de quienes lo rodearon.

Quienes tuvimos el alto honor de compartir con el señor capitán Bispe las alegrías, angustias e incógnitas que conforman nuestro Servicio Naval, supimos valorar su estricto sentido de responsabilidad y la ecuanimidad con que exigía y premiaba a sus subordinados.

La Armada Argentina se suma al dolor de su partida y lo comparte cristianamente con sus deudos, rogando al Señor dé eterno descan o a su alma y resignación a sus seres queridos.



HELI ORLANDO SAINT JEAN

Capitán de Navío

Falleció el 30 de abril de 1971

El capitán de navío Heli Orlando Saint Jean nació en Chascomús, provincia de Buenos Aires, el 5 de agosto de 1925.

Ingresó en la Armada el 26 de enero de 1944, como cadete del Cuerpo General de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 16 de noviembre de 1948 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1970.

Sus principales destinos fueron: «La Argentina», Escuela de Aviación Naval, «Querandí», «Madryn», Fuerza Naval de Instrucción, Liceo Naval Militar, «Hércules», Servicio de Hidrografía Naval, Fuerza Naval Antártica, Destacamento Naval «Melchior», Escuela Naval Militar, «Bahía Buen Suceso», «Drummond», Fuerza de Destructores, Base Naval Puerto Belgrano, Estado Mayor General Naval, Servicio de Inteligencia Naval, «Libertad», «Grandville», Escuela de Guerra Naval, «Bahía Aguirre» y Comando de Operaciones Navales.

Obtuvo la condecoración de la Orden de "I/Etcile Noire", concedida por el gobierno de Francia.

El Boletín del Centro Naval, en su nombre y en el de la Comisión Directiva de esta institución, eleva una plegaria al Altísimo para que haya paz en la tumba de este distinguido consocio desaparecido.



EDUARDO LUIS CALDERWOOD

Capitán de Fragata I.M.

Falleció el 4 de mayo de 1971

El capitán de fragata Eduardo Luis Calderwood nació en la Capital Federal, el 16 de octubre de 1910.

Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1926, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 7 de diciembre de 1934 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1950. Pasó a situación de retiro efectivo el 1° de diciembre de 1963.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «25 de Mayo», Base Naval Puerto Bel grano, Base Naval Río Santiago, Destacamento Punta Indio, Batallón 3 de Infantería de Marina, Destacamento Zárate, Batallón 4 de I.M., Batallón 2 de I.M., Fuerza Terrestre Zona Litoral Atlántica, Comisión Naval en los Estados Unidos, Batallón 1 de I.M., Escuela Naval Militar, Dirección General del Cuerpo de Artillería de Costas, Compañía de Seguridad. Comisión Naval en Europa, Comando General de I.M., Dirección General del Personal Naval y Subsecretaría de Marina.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata I.M. Francisco T. Fernández, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina me ha encomendado la dolorosa misión de despedir los restos de quien fuera en vida el capitán de fragata clon Eduardo Luis Calderwood.

Sin duda siempre resulta triste y sobrecogedor al espíritu de un militar asistir al capítulo final de un camarada de armas; por ello, el recuerdo de estos momentos queda grabado a fuego a través del tiempo.

Pero hoy ese sentimiento y esa sensación adquieren para muchos de nosotros ribetes de particular emotividad, porque el capitán Calderwood fue un infante de Marina que vio nacer y participó activamente en el desarrollo de su querido Cuerpo.

Es así que en su dilatada carrera, que inició en 1926 con su ingreso a la Escuela Naval y que culminó en 1952 con su pasaje a situación de retiro, prestó servicios en prácticamente todas las Unidades y Comandos de Infantería de Marina de ese entonces. Algunas han desaparecido, otras han cambiado de denominación y otras han permanecido inalterables, y ello nos trae el recuerdo un poco romántico de épocas de lucha y sacrificios para la Infantería de Marina, en que los medios eran anticuados e insufi-

cientes y tocio estaba por hacerse, pero a e:a circunstancia se oponía la inteligencia, voluntad y espíritu de sus hombres que no admitieron que valla alguna detuviera sus ansias de progreso.

El capitán Calderwood fue uno de esos infantes. Sus relevantes condiciones personales y militares, entre las que se destacaba un temple y caballerosidad poco comunes, le permitieron cumplir una fructífera tarea como jefe de subunidades y unidades y como miembro de Estado Mayor, creando un marco de armonía, eficiencia y respeto que dicen bien claro de sus apti tudes como conductor de hombres.

Vuelto a la actividad en 1959, en calidad de retirado, desarrolló una excelente labor en la ex Subsecretaría de Marina ordenando y encauzando aspectos de fundamental importancia relacionados con el patrimonio de la institución.

Capitán Calderwood, camarada de los tiempos viejos: al acompañaros en este vuestro último viaje os damos el adiós, agradeciendo vuestros desvelos y preocupaciones en bien de la Armada. ¡Descansad en paz!



JUAN CARLOS SARAVIA

Vicealmirante

Falleció el 8 de mayo de 1971

El vicealmirante Juan Carlos Saravia nació en Tucumán, el 19 de marzo de 1895.

Ingresó en la Armada el 16 de febrero de 1911, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 4 de noviembre de 1914 y a vicealmirante el 31 de diciembre de 1949, y pasó a retiro en 1951.

Sus principales, destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Pueyrredón», «Azopardo», «Garibaldi», «Patria», «Buenos Aires», «Libertad», «Vicente López», «Brown», «Piedra Buena», «Chaco», «Rivadavia», . «Querandí», «Bahía Blanca», «Moreno», «Uruguay», «Patagonia», Arsenal Naval Buenos Aires, «Jujuy», «Belgrano», Comisión Naval en Europa, 2ª Región Naval, «Mendoza», Estado Mayor General Naval, «Ministro Ezcurra», «Garay», «San Juan», Escuela de Guerra Naval. «Cervantes», Servicio de Hidrografía Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Comisión Naval en los Estados Unidos, Base Naval Río Santiago, Dirección General del Material Naval, Fuerza de Tareas N° 1, Inspección General Naval y Subsecretaría de Marina.

En el año 1926 fue condecorado por el rey de España con la "Orden de Mérito Naval de Primera Clase" y en 1934 el gobierno español le otorgó la "Cruz de Primera Clase" y el de Chile la "Medalla de Plata".

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el vicealmirante Eugenio Fuenterosa, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la Armada, asumo la penosa responsabilidad de despedir los restos del vicealmirante Juan Carlos Saravia, brindándole con la sinceridad y sentimiento efectivo a que se hacen merecedores los maestros, el último adiós a quien, a lo largo de casi 51 años de servicios prestados al país como integrante de los cuadros permanentes de la institución naval, le ofreció lo mejor de sus esfuerzos y transmitió a las generaciones posteriores su capacidad profesional, su ejemplo de austeridad y su consejo justo y señero, que fue guía y norte para todos aquellos que hacíamos nuestras primeras armas en la honrosa carrera abrazada.

La vocación por una carrera que, junto a profundas satisfacciones, ofrece sacrificios que bien conocemos los que la hemos abrazado —y que a menudo ignoran quienes sólo advierten su brillo exterior— hizo de él, cadete dedicado, el oficial eficiente y respetado y el jefe que, al comando de distintas unidades, fue ejemplo de sus conducidos.

Ingresó en la Escuela Naval el 16 de febrero de 1911, egresando como guardiamarina el 4 de noviembre de 1914.

En los diversos grados prestó servi**dos** en unidades de la flota, transportes, hidrógrafos, Estados Mayores, destinos en tierra como en el extranjero, y cursó las escuelas reglamentarias, alcanzando el grado de vicealmirante el 31 de diciembre de 1949, pasando a retiro el 31 de octubre de 1951.

Su vocación fue la Armada y a ella se incorporó desde los entusiastas días de su juventud, con el afán de recorrer países y horizontes, teniendo el cielo por techo y el mar por imponente marco.

En sus filas supo prodigar la dedicación ejemplar y el trabajo inquieto y arduo, condiciones propias de quien posee el selecto don de la generosidad. Podemos agregar que sus condiciones de marino fueron acicate para cumplir acabadamente sus destinos, sirviendo a Dios, a la patria, a la sociedad y a la familia.

Por eso, porque en ese lapso pudo realizar muchas cosas y lo hizo con dignidad y cariño, cumpliendo eficientemente la misión que le señaló la vida.

Desgraciadamente, sus obras terminaron y solamente nos ha quedado el hermoso regalo de su ejemplo, de su sacrificio, de su cariño a la institución naval, que en la vida nos unía en la identificación de sus mismos ideales.

Cuando se extingue la vida de un hombre de bien, nuestros espíritus y nuestros corazones parecen obedecer a dos imperativos: sufrir su pérdida y recordar sus virtudes. Cada uno de nosotros siente y sabe, en este mismo momento, en qué dimensión esa ley se cumple ante sus restos, y revive en su imaginación —estoy seguro— algún episodio de su vida como compañero, subordinado, superior y como amigo, y estoy seguro también que, sin excepción, cada uno de esos recuerdos será grato para quien los evoque.

Nuestra humana existencia se rebela al ver partir para el viaje sin regreso al vicealmirante Juan Carlos Saravia. Sabemos que para los justos Dios ha reservado a su lado un lugar, y que los que han sabido cumplir con su deber en esta tierra, tienen deparado sus premios en el cielo.

Pasará el tiempo; los que estamos aquí presentes, viviremos las alternativas variadas de la vida, que nos deparará a menudo hechos singulares, pero cuando tengamos un instante para la meditación, evocaremos en lo íntimo la figura del vicealmirante Saravia, camarada de armas de vocación y de fe, y en la imagen de los hechos de su vida hallaremos la enseñanza imponderable, y nuestro preciado recuerdo será la flor imperdurable que nunca faltará en su tumba.

Señor vicealmirante Juan Carlos Saravia: ¡Que en paz descanses!



RODOLFO WALTER MATA

Contraalmirante

Falleció el 13 ele mayo de 1971

El contraalmirante Rodolfo Walter Mata nació en Azul, provincia de Buenos Aires, el 23 de enero de 1903.

Ingresó en la Armada el 25 de enero de 1918, como aspirante de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 28 de noviembre de 1924 y a contraalmirante el 31 de diciembre de 1951.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Buenos Aires», «A.4», «Jujuy», «Corrientes», «Bouchard», «Entre Ríos», «Rosario» «Ministro Ezcurra», «Rivadavia», Escuela de Aplicación para Oficiales, 1ª Región Naval, «La Rioja», «Brown», «Bahía Blanca», Estado Mayor General Naval, Escuela de Guerra Naval, Escuadrilla de Mar, «San Luis», Comisión Naval en Europa, Escuela Naval Militar, «25 de Mayo», Dirección General del Material Naval, Base Naval Puerto Belgrano y Dirección General del Personal.

Como retirado en actividad se desempeñó en la Subsecretaría de Marina, y el 1° de marzo de 1962 pasó a retiro efectivo.

El 17 de diciembre de 1948 fue condecorado por el rey de Suecia con la "Real Orden de la Espada".

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Horacio Raúl Colombo, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina se hace presente, por mi intermedio y demás miembros designados, para despedir oficialmente los restos mortales del señor contraalmirante Rodolfo Walter Mata.

Difícil misión, ante la majestad de la muerte que enmudece nuestra verba y ante la congoja de sus familiares, compañeros, ex jefes, ex subordinados y amigos, que hacen infructuosos los esfuerzos para destacar el pesar que desencadena este ineluctable, pero no por ello menos triste, desenlace.

Nacido en Azul, pronto trocó la inmensidad de la pampa por la del mar y ya desde cadete conoció repetidamente nuestro proceloso sur, y recorrió el Mediterráneo, donde se forjó nuestra civilización y tantos ejemplares hombres de mar; con tal bautismo marino se recibió de guardiamarina en el año 1924.

Pronto su vocación encontraría satisfacción, prestando servicios en el crucero «Buenos Aires».

En los años de oficial desempeña funciones en avisos, destructores, acorazados y otras unidades de la Armada, poniendo en el servicio el celo, dedicación, rectitud de procederes y hombría de bien que lo caracterizaron.

Asciende a jefe a fines de 1936. Rememoro esta circunstancia pues ella

marca un hito fundamental en la carrera naval, el ejercicio del Comando, y entiendo que el extinto no me lo perdonaría si no recordara los años más sublimes de la profesión, cuando como comandante sentía en la inmensidad del mar la presencia de Dios como único superior y juez de sus decisiones y de apelación en los momentos de incertidumbre y angustia.

Los comandos del almirante Mata fueron y serán los que todo oficial anhela.

Su primero, el hidrógrafo «Bahía Blanca», puso a prueba su temple, entereza y competencia marinera en nuestros mares australes, y su legajo muestra su infatigable navegar en las aguas de la isla de los Estados y en el estrecho de Le Maire, donde la destreza marinera encuentra su examen más riguroso.

De capitán de fragata comanda el destructor «San Luis», otro tipo de unidad tan cara para nosotros que exige ojo marinero agudo y apela al más exigente y rápido empleo de nuestra capacidad profesional, para finalmente de capitán de navío comandar el crucero «25 de Mayo», digno broche al ejercicio del comando.

Sin embargo, sería injusto olvidar sus meritorios servicios prestados en el Estado Mayor General Naval y en el de la Flota de Mar, en la Comisión Naval en Suecia, su gestión como profesor de la Escuela de Guerra Naval y como director de la Escuela Naval Militar, su desempeño como director General de Personal y de Administrativa.

Difícil, como dije, volcar aquí el reconocimiento de los superiores que tuvo, y el aprecio de los que fueron sus subordinados, que recibieron su ejemplo, consejo y comprensión.

Pero como los presentes pertenecen a la familia naval o se encuentran estrechamente vinculados a ella, sintetizaré todo ello diciendo: Luego de *34* años de ejercicio pleno de la profesión, dejando en todos los cargos desempeñados el fruto de su dedicación y capacidad profesional y el ejemplo de su personalidad, se retira del servicio activo en el año 1953.

Por todo ello rogamos a nuestro Señor acoja su alma y dé consuelo y resignación a sus familiares y amigos, y en nombre de la Armada Argentina despedimos al señor almirante con un sencillo pero sentido: ¡ Descanse en paz, que su paso terrenal fue trascendente !



JULIO CÉSAR BACHINI

Capitán de Fragata Av. Naval

Falleció el 14 de mayo de 1971

El capitán de fragata Julio César Bachini ingresó en la Armada el l° de enero de 1919, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 28 de noviembre de 1924 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1949. Pasó a retiro efectivo el 9 de marzo de 1952.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Garibaldi», «Thorne», «Moreno», «Río Negro», Escuela de Aerostación Naval, Escuela Aeronaval Puerto Belgrano, 3ª Región Naval, Escuda de Aplicación para Oficiales, 1ª Región Naval, Comisión Naval en los Estados Unidos y 2ª Escuadrilla Airea.

Como retirado en actividad se desempeñó en: Estado Mayor General Naval, Secretaría <lel Ministerio de Marina y Servicio de Inteligencia Naval.

En 1936 fue condecora do por el rey de Italia con la insignia de Caballero de la Orden de la Corona.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata contador Horacio Raúl Nadale, en nombre de la Armada Nacional

La Armada lamenta profundamente la pérdida irreparable de uno de sus miembros y, en su nombre, cumplo con el triste deber y a la vez honrosa misión de despedir los restos del señor capitán de fragata don Julio César Bachini.

Nacido en Santa Fe, en 1902, ingresa muy joven a la Escuela Naval Militar, guiado por su ya desarrollada vocación de hombre de mar. Se forma en sus aulas y tras cinco años recibe su despacho de guardiamarina. Luego de desempeñarse en diversas unidades navales, en 1928 obtiene sus alas de aviador naval.

Larga fue su carrera, pues 30 años de su vida los brindó a la institución, a la que sirvió con lealtad y dedicación ejemplares, tanto en servicio activo como después en su condición de retirado.

Entre otras menciones, su limpia foja de servicios destaca el hecho de haber recibido de manos del rey de Italia la insignia de Caballero de la Orden de la Corona, con motivo de su destacada actuación en la búsqueda de dos ingenieros italianos perdidos en la cordillera de los Andes.

Resultaría largo enumerar todos los destinos que tuvieron el privilegio de contarlo entre sus Planas Mayores y es así que vemos unido su nombre al de buques, escuadrillas, escuelas y organismos navales, en todos los cuales su brillante desempeño y sus particulares condiciones personales, le permitieron ganar el respeto, la consideración y la estima de todos cuantos tuvieron el honor de actuar a su lado.

Es dolorosa e inexorable esta despedida, pero nos queda como consuelo un imborrable recuerdo que, por seguro, ha de ser ejemplo y fuente de inspiración permanente para quienes nos sentimos unidos a las cosas del mar.

La Armada, con el pesar propio de haber perdido a uno de sus hijos, eleva su ruego a Dios, al que uno el mío, para que el señor capitán Bachini halle en la protección del Señor el merecido y eterno descanso, y para que sus seres queridos logren cristiana resignación.



JULIO CÁRREGA

Capitán de Navío

Falleció el 19 de mayo de 1971

El capitán de navío Julio Cárrega nació el 1° de octubre de 1884.

Ingresó en la Armada el 9 de marzo de 1904, como aspirante de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 9 de diciembre de 1908 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1932

Sus principales destinos en actividad fueron: «Patria», «Bathurst», «Presidente Sarmiento», «Brown», «25 de Mayo». «Bouchard», «Paraná», «Belgrano», «Misiones», «Corrientes», «Pueyrredón», «Córdoba», «Garibaldi», Grupo de Destructores, «Catamarca», «Gaviota», «Independencia», «San Martín», «9 de Julio», «Rivadavia», «Moreno», «A.7», «A.l», «Alférez Mackinlay», «Chaco», «Tucumán» y 1ª Escuadrilla de Exploración.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Román A. Pacheco, en nombre de la Armada Nacional

De acuerdo a lo dispuesto por la superioridad de la Armada, me toca el penoso deber de despedir, en nombre de la institución, al capitán de navío don Julio Cárrega.

Permítaseme el honor de ser yo quien tenga que recordar, por el resto de sus compañeros de armas, al hidalgo marino que habiendo nacido en las postrimerías del siglo pasado, 1° de octubre de 1884, se entrega en 1904 en brazos de esta institución, a la cual amó y dedicó su vida durante 66 años. ¡Qué ejemplo habéis dejado, capitán Cárrega, de dedicación y sacrificio!

Múltiples facetas jalonan su vida de marino probo, capaz y responsable. Brillante alumno como cadete, mejor oficial de la Escuela de Aplicación, cumple innúmeras misiones y navega en infinidad de buques de nuestra Armada.

Teje la costa argentina a bordo del «Mackinlay» y corona su vida activa en el mar con el comando de la Escuadrilla de Exploración. Pasa luego a la Prefectura Nacional Marítima, como Subprefecto, cumpliendo allí destacada actuación.

El 20 de agosto de 1938 pasa a situación de retiro, pero su inquieta personalidad no le permite el merecido descanso del soldado, y vuelve a la lid en retiro active), permaneciendo en esa situación hasta febrero de 1970, en que definitivamente ata las amarras en el puerto de su hogar.

¡Quiera el Señor, que puedan seguir sus aguas las generaciones actuales y futuras de marinos, tomando como señero ejemplo al marino que dio todo de sí a la institución!

Señor capitán de navío don Julio Cárrega: os despido en nombre de la Armada Argentina, y en su nombre ruego a Dios que os acoja en su reino y dé cristiana resignación a vuestros seres queridos.

SUPLEMENTO A LA NOMINA DE SOCIOS FALLECIDOS

Desde mayo de 1952 a diciembre de 1968

(Publicada en el N° 679, págs. 256 a 265)

Grado	Apellido y nombre	Fecha del fallecimiento	Boletín	
			Nº	Pág.
Cap Corb	**Roca** Anselmo	19.XI.1952	607	535
Cap Corb Ing Maq	**Romero** Toribio	26.VI.1953	610	155
Gma	**Rovella Schmidt** Roberto Luis	13.VII.1955	623	299
Cap Nav	**Rosas** Juan Carlos	1.VIII.1955	623	303
Cap Frag	**Rodríguez Jurado** Jorge R.	10.II.1956	626	703
Cap Corb Av Naval	**Rodríguez** Osvaldo N.	3.IX.1956	630	411
Cap Frag Ing Maq	**Robert** Luis	9.IX.1956	630	415
Cap Corb	**Ribeyrolles** Antonio B.	25.I.1957	632	707
Tte Frag	**Rucci** Jorge H.	10.V.1957	634	135
Cap Frag Ing	**Reboratti** Luis María	12.XI.1959	641	139
Cap Frag	**Rosner** Adolfo	15.IV.1960	643	289
Tte Frag	**Ríos** Héctor Rubén	30.I.1961	646	135
Cap Corb Cont	**Ruspini** Humberto	10.VIII.1962	652	461
Cap Frag	**Rodríguez** Ángel	21.III.1963	654	139
Vicealmirante	**Rentzell** Walter Aquiles von	3 VII.1963	656	449
Cap Corb	**Romano** Julio César	23.III.1964	659	309
Cap Frag	**Rivero** Pedro P.	23.V.1964	659	323
Cap Frag	**Rufino** Carlos F.	11.V.1965	663	300
Tte Nav	**Rojas** Rodolfo A.	10.IX.1965	665	607
Tte Corb Ing Elect	**Roso** Emilio Ubaldo	17.IX.1965	665	613
Contraalmirante	**Rodríguez** José	26.III.1967	670	157
Vicealmirante	**Repetto** Osvaldo	17.X.1967	673	565

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIO HONORARIO

Vicealmirante Ernesto Basílico.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Ingeniero Miguel Rodríguez, capitán de fragata médico León Rosenvasser, capitanes de navío médicos Enrique Seeber y Gustavo E. E. Anschütz y capitán de fragata contador Ángel A. Marioni.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Tenientes de fragata odontólogos Arnaldo Adalberto Cichero, Jorge Ricardo Cortizas, Francisco Enrique Mini e Inocencio Tomás Albelo; tenientes de fragata ingenieros Carlos Ismael Delrosso, Norberto Oscar García, José Esteban Quiroga, Francisco Claro y Domingo Alberto Leopardo; tenientes de fragata médicos Juan Carlos Gatti, Horacio Augusto Guglielmi, Fernando José Jijena Sánchez, Sergio Sallustio, Carlos Sánchez, Alberto Domingo Arias Duval, Luis Alberto Bustamante, Aldo Clemente Chiappe, Juan Carlos Díaz Brarda, Mario Luis Alejo Fraschina, Rafael Garay y José Guillermo Ordóñez; teniente de fragata bioquímico Jorge Enrique Pozzi; teniente de fragata auditor Juan Carlos Bonzón; tenientes de corbeta (C) Alberto Simón Bocco, Carlos W. Pérez y Francisco Arroyo; teniente de corbeta Julio Alberto Linares; guardiamarina Juan Sebastián Patrón; teniente de fragata médico Eduardo Lettieri y teniente de fragata odontólogo Roberto Carlos Di Laudo.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Señor Oscar Ventura Correa, Dr. Enrique Iovine, señor Jorge Fausto Sirimarco, comodoro (RE) José Argentino Wahnish e ingeniero Héctor Daniel Miralles.

RECONOCIMIENTO DE SOCIO CONCURRENTE

Ex teniente de corbeta contador Jorge Héctor Fernández.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata odontólogo Emilio F. Gesino, vicealmirante Juan Carlos Saravia, contraalmirante Rodolfo W. Mata, capitán de fragata Julio C. Bachini, capitán de navío Julio Cárrega, general de división Eduardo Lapez e ingeniero Miguel Rodríguez.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta ingeniero Alberto Galigniana Segura, capitán de fragata ingeniero Jorge Adolfo González, capitán de fragata Manuel A. Ruiz Moreno, capitán de fragata Alberto E. A. Antonini, capitán de fragata ingeniero Serafín Miguel Chiappe, teniente de navío Roberto Madou, capitán de fragata I.M. Oscar Luis Bispe, capitán de navío Heli Orlando Saint Jean y capitán de fragata I.M. Eduardo L. Calderwood.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por no estar comprendidos en el artículo 17, inciso 5°, del Estatuto: Ex teniente de corbeta Fermín C. Bergara, ex guardiamarina contador Juan Alberto Gallardo, ex teniente de navío ingeniero Héctor Daniel Miralles, ex guardiamarina Miguel Ángel Naudeau, ex teniente de navío ingeniero Roberto Martín Pérez, ex guardiamarina Guillermo Hugo Toledano, ex teniente de fragata médico Héctor Jorge Kahn y ex guardiamarina Alberto Antonio Bergamasco.

Por no cumplimentar el artículo 17, inciso 5°, del Estatuto: Ex teniente de corbeta contador Rubén Manuel Román.

SEPARACION DE SOCIOS

Por artículo 31, inc. 4° del Estatuto: Teniente de corbeta (RE) Pablo José Torres y señor Néstor Esteban Mujica.

RETRATO DEL ALMIRANTE BROWN
Donación al Círculo Militar

El 26 de abril, en los salones del Círculo Militar, nuestro Centro efectuó la entrega a dicha institución de un retrato al óleo del Almirante D. Guillermo Brown.

El acto contó con la asistencia de autoridades civiles y militares, así como del Círculo de Aeronáutica y de la Asociación de Expedicionarios al Desierto.

Hizo entrega de la obra, pintada expresamente por el artista Rafael Argelés, el titular de nuestra institución, y recibió la donación el presidente del Círculo Militar, labrando el acta correspondiente el escribano mayor de Gobierno, doctor Jorge E. Garrido.

Al hacer entrega del cuadro dijo el vicealmirante Basílico:

Señor presidente del Círculo Militar; señoras y señores:

Un loable propósito nos congrega en este acto que no sólo significa el cumplimiento de la promesa que en nombre de la Comisión Directiva del Centro Naval que tengo el honor de presidir, le hiciera a su antecesor, general don Juan Bautista Loza, de hacer entrega a las autoridades del Círculo Militar de este óleo que muestra al almirante don Guillermo Brown, figura ilustre y padre de nuestra Marina de Guerra, sino que expresa también de manera evidente el sentimiento de camaradería que anima y une firmemente a los miembros de ambas instituciones.

El autor de este cuadro, el prestigioso pintor don Rafael Argelés, ha logrado una feliz realización que representa al almirante en la época de la guerra contra el imperio del Brasil, cuando contaba casi 50 años de edad.

Creo oportuno referirme en pocas palabras a los méritos indiscutibles que ostenta la egregia figura de nuestro ilustre almirante. Fue Brown quien creó de la nada y organizó pacientemente la escuadra que aseguró con el decisivo triunfo de Montevideo, obtenido el 17 de mayo de 1814, el dominio del Río de la Plata al destruir el poder naval de España en esas aguas, contribuyendo poderosamente a la caída total del fuerte baluarte realista de esta parte de América. Así lo reconoció San Martín al expresar que la victoria naval de Montevideo era el más significativo triunfo logrado hasta entonces por las Provincias Unidas.

Nuestra Marina de Guerra ha instituido y celebra el 17 de mayo de cada año como Día de la Armada Nacional.

Durante la guerra contra el imperio del Brasil, el Estado requirió nuevamente sus servicios; la dirección de la guerra naval le correspondió en absoluto a Brown, quien obtuvo entonces brillantes e inolvidables victorias como las de los Pozos y Juncal. Más tarde, cuando la situación internacional motivada por la grave po-



El vicealmirante Basílico haciendo uso de la palabra; a su derecha, el general Fraga, Presidente del Círculo Militar

lítica intervencionista de Francia y de Inglaterra en el Rio de la Plata reclamó su espada victoriosa, Brown defendió nuestra robcranía con la misma lealtad con que luchara contra España y Brasil.

Un año antes de su muerte, acaecida el 3 de marzo de 1857 a los 80 años de edad, el coronel Bartolomé Mitre fue a visitar al almirante, tomo si presagiara la eterna despedida del noble anciano. Preocupábale entonces a Brown la redacción de sus *Memorias,* que dedicó al vencedor de Pavón. En la oración fúnebre pronunciada por Mitre en el acto del sepelio de los restos del procer, consagró a la gratitud nacional su esclarecida memoria con estas palabras: "Veneremos, señores, esos despojos, porque en ese cráneo helado por la muerte está incrustada la corona naval de la República Argentina, y porque en el breve espacio que ellos ocupan se encierran todas nuestras glorias marítimas".

Fue marino; nada más que marino. Su actividad sin límites no conocía la fatiga. Era un hijo adoptivo de esta tierra donde formó su hogar y se conservan sus cenizas. Nació en Irlanda en 1777 y llegó por primera vez a Buenos Aires en 1809.

La austeridad de su carácter, la grandeza de su alma heroica, la férrea energía del guerrero no han sido superadas en nuestra historia marítima.

Señor Presidente del Círculo Militar, general don Rosendo M. Fraga: Con toda la emoción que me embarga en este momento, formulo mis más fervientes votos para que este cuadro del ilustre Almirante Brown sea como un símbolo de la consolidación c identidad de nuestros propósitos de unión de los miembros de ambas instituciones.

Agradeció la clonación el general Rosendo M. Fraga, diciendo:

Señor presidente del Centro Naval, almirante don Ernesto Basílico; señores ex presidentes del Centro Naval y del Círculo Militar; señoras; señores:

Se ha dicho que todo marino es un soldado, aunque sólo se dedicare a pacíficas actividades mercantiles, científicas o meramente fiscales, puesto que el manejo de los barcos exige estricta disciplina, ciencia y arte, vocación y sacrificio. Los marinos que a un mismo tiempo sean militares resultan, por consecuencia, doblemente sol-

dados. Así aparece cu la historia nuestro almirante Guillermo Brown, el Gran Almirante de los argentinos.

Brown supo navegar y supo combatir; condujo sus navios como hábil piloto e hizo la guerra tal un gran caudillo. Fue doblemente un ilustre soldado, y lo fue siempre, desde su juventud hasta el final de la larga vida puesta al brillante servicio de los altos intereses de la Argentina, su patria de adopción.

Solamente por todo ello bien luciría en nuestra casa el espléndido retrato del Gran Almirante que el Centro Naval obsequia hoy al Círculo Militar, en magnífica pintura de Argelés Escriche, que muestra al procer en sus años de plenitud, alrededor de mil ochocientos veintitantos; lo vemos sentado pero no en actitud de descansar; por el contrario, pareciera listo para incorporarse, como si después de su triunfo en la guerra de la Independencia se preparara para acudir en defensa de la Patria y alcanzar nuevos lauros en la de Brasil.

Pero existen muchas otras razones para que la entrega de este cuadro constituya, además, un nuevo testimonio de la hermandad entre nuestras instituciones.

El retrato del Almirante Brown donado al Círculo Militar



Desde la reunión preparatoria "para formar un Club Militar', realizada el 30 de junio de 1881, bajo la presidencia del señor general don Nicolás Levalle (pronto hará 90 años), se declaró en actas que era propósito principal el de vincular amistosamente a todos los cuerpos e institutos del Ejército y Armada y, en consecuencia, incorporóse a jefes y oficiales de la marina de guerra a la comisión provisional entonces designada, entre los que estuvieron el comodoro don Luis Py y el después almirante don Daniel de Solier. Así nació este Círculo Militar que pasó a llamarse "Club Naval y Militar" desde 1884 hasta 1900 cuando adoptó su nombre actual. Pero siempre mantuvo abiertas sus puertas para asociar con plenos derechos a tocios los señores oficiales de nuestra Armada, tal como a su vez, lo hace el Centro Naval, con los señores oficiales del Ejército.

En aquellos tiempos, Guerra y Marina constituían un solo ministerio. Según perentorias necesidades, con gran frecuencia los soldados y oficiales de tierra eran embarcados como tripulantes o los marineros bajaban a tierra para combatir. Regularmente fue así desde la época de la Conquista hasta fines del siglo XIX; y tal ocurrirá en el futuro siempre que las necesidades lo exijan.

Es por eso que precisamente aquí cerca, en la plazoleta ubicada sobre la Avenida Santa Fe casi esquina Maipú —tal vez lo hayáis visto— hay un pequeño pedestal y una placa rememorativa. Ellos señalan el lugar en donde un marino porteño murió acribillado defendiendo a su tierra, en 1807; era un ex alférez del Regimiento Fijo de Buenos Aires, el ya entonces veterano navegador y teniente de navío de la Real Armada don Cándido Francisco José Lasala, desembarcado con 400 artilleros e infantes de marina para defender el flanco norte de la ciudad desde la vieja Plaza de Toros, situada aquí mismo. Tres fogueadas brigadas inglesas aniquilaron a los marinos criollos, a pesar de su bravura y decisión.

Más tarde ¿cuántas veces Brown y su pléyade de brillantes capitanes, a pesar del gran prestigio del almirante que obligaba a rechazar voluntarios para el barco de su mando, tuvieron en cambio que recurrir a soldados de tierra para tripular el resto de la escuadra?

Cuando la final Campaña del Desierto, comandada en jefe por el ministro de Guerra y Marina, general don Julio Argentino Roca, en 1879, nuestra Armada de guerra, vuelta del Paraguay, y ya realidad orgánica, participó activamente al mando del después almirante don Martín Guerrico en el avance sobre el río Negro, remontándolo con tal decisión que los marinos llegaron a Choele Choel, reuniéndose con la 1ª División comandada por el mismo Roca, que llegó poco después, tal como lo proclamó este último en su célebre parte del desierto, el 25 de mayo de 1879. La unión de ambas fuerzas era tan viva que en el grandioso óleo de Blanes sobre "La Campaña del Desierto", admirado hoy en el Museo Histórico Nacional, figuran a pie, a la derecha del grupo de expedicionarios, los veteranos del Ejército, los retratos de algunos de los marinos participantes en la gesta, los tenientes coroneles Guerrico y Obligado, el teniente Barilari y los cadetes navales más tarde altos jefes, Oliva, Lascano y Funes.

Esta es pues, señores, la tradicional unión y amistad entre los hombres de la Marina y los del Ejército, nacido en la guerra y en la vida en campaña y prolongada inalterable en las modernas Fuerzas Aéreas y a través de nuestras instituciones.

Señor presidente y señores socios del Centro Naval que lo acompañan:

En nombre del Círculo Militar os expreso el más vivo reconocimiento por esta significativa ofrenda presentada con elocuente discurso por el señor almirante y protocolizada por el señor escribano mayor de Gobierno doctor Jorge Garrido, cuya presencia en esta casa me complazco en agradecer. Nuestro Círculo Militar la conservará como preciada reliquia de perenne amistad militar y también como recuerdo de la feliz iniciativa del señor presidente del Centro Naval y de nuestro ex-

presidente el general Loza que el año pasado, en ceremonia similar a ésta, hizo entrega a vuestra institución de un óleo de nuestro Libertador el general José de San Martín.

Gracias, asimismo, a todos cuantos han querido prestigiar esta ceremonia con su amable presencia y el calor de sus aplausos. Muy especialmente a los señores expresidentes de ambas instituciones que nos han acompañado en ella.

HOMENAJE AL YATE «FORTUNA»

El 29 de abril se llevó a cabo en los salones de nuestro Centro una simpática reunión, en la que fueron agasajados los tripulantes del yate «Fortuna», por su brillante victoria en la gran regata transoceánica Ciudad del Cabo - Río de Janeiro, en la que superó a embarcaciones de moderno diseño y gran relevancia en el orden internacional, en el transcurso de la exigente travesía.

En el acto usó de la palabra el comodoro del Yatch Club Centro Naval, capitán de navío don Jonás L. Sosa, quien expresó:

Señoras y señores:

En el día de hoy el Centro Naval, institución madre que agrupa prácticamente a todos los oficiales de Marina, en actividad o en retiro, así como a un distinguido grupo de civiles vinculados al mar, experimenta una particular y orgullosa alegría al rendir homenaje a la tripulación del yate "Fortuna", por el brillante galardón que ha ganado para nuestra Escuela Naval Militar, nuestra Marina entera y nuestro país, en un largo esfuerzo, denodado y viril, al vencer en la gran regata internacional, la más larga del mundo, entre la Ciudad del Cabo y Río de Janeiro.

No es la primera vez que este viejo barco nos asombra con sus hazañas, y es hora madura ya para que pensemos en su reemplazo, y en que pase a integrar la galería de los que se distinguieron bravamente.

Su tripulación ha ganado la admiración y la gratitud de todos nosotros, que con tanta emoción hemos seguido sus duras singladuras durante varias semanas y en medio de una dramática expectativa mundial.

Pero los hechos que acaecen son el fruto de las políticas que se siguen, y las políticas son el resultado de la decisión de satisfacer necesidades claras. Desde la década del cuarenta la Marina ha ido dando mayor énfasis y apoyo a la Náutica, y sus dos mejores expresiones son la fragata «Libertad» y el yate «Fortuna», habiéndose forjado un sólido prestigio y un respeto mundial que nos honra.

Con estos brillantes comienzos, la práctica de la Náutica va poco a poco abriéndose paso e imponiéndose como una actividad indispensable para formar un buen espíritu marinero, y, considerada exclusivamente como deporte profesional, vemos que es el más completo por lejos, no solamente por sus características intrínsecas, sino porque su práctica desarrolla fuertemente el amor por el medio —cosa fundamental para un profesional— y porque capacita en ciertos aspectos a ser diestros en el manejo de un barco y en el conocimiento de la naturaleza, más que en la defensa personal, como son otros deportes profesionales.

Pero hay otros dos aspectos fundamentales a los que quiero referirme, y para lo cual apelo a vuestra indulgencia, y son: el significado de la Náutica en un país de las características geopolíticas de la Argentina, y el significado de la Náutica para la Marina de Guerra.

Si se reconocen algunas realidades muy concretas, nuestro país es perfectamente calificable como país oceánico y remoto. Casi el total del intercambio comercial con el exterior se hace por mar y su posición geográfica está muy alejada de los grandes centros comerciales y culturales del mundo. Razonablemente debiéramos haber desarrollado especialmente nuestros intereses marítimos y debiéramos tener una aguda conciencia marítima.

Pero no sucede así. La pampa dilatada y ubérrima y la escasa densidad de población, sumadas a una presión y conducción exterior, hicieron que el hombre argentino desarrollara una mentalidad netamente continental. Esta inmensa granja tenía que producir para que barcos de otras banderas transportaran nuestros productos a los lejanos países capitales. El mar y las marinas debían continuar siendo cosas exclusivas de las grandes naciones. Recién en las últimas décadas —y con mucha timidez— estamos despertando a nuestras realidades y sembrando un poco de conciencia marítima. La voz del gran precursor que fue el almirante Storni quedó resonando solitaria durante mucho tiempo. Pero los intereses internacionales no pudieron evitar que el país armara su Marina de Guerra, y a la sombra de ésta, y con su protección, muchos años después, nació nuestra Marina Mercante, e independientemente de ambas, nuestra Marina Deportiva. Esta Marina Deportiva tiene que llegar a ser la fuente natural de nuestra reserva naval.

Y hablando con más amplitud, puede decirse que estas tres marinas, la de guerra, la comercial y la deportiva, son partes de una sola, en la que debe privar una fuerte hermandad. Unos hombres usan el mar o lo explotan, otros hombres lo protegen; todos ellos actuando bajo el denominador común de perseguir la grandeza del país y todos actuando en el mismo grandioso escenario.

Quiero señalar que sin ese elemento antes citado, la conciencia marítima, un país no puede tener marina comercial ni marina de guerra, y si las tiene, las tendrá atrofiadas y sostenidas por vínculos artificiosos, porque la mayoría de sus ciudadanos no tiene conciencia marítima. Tener marina no es precisamente tener barcos sino tener conciencia marítima, tener hombres que sientan la necesidad y el vehemente deseo de transitar y dominar el mar.

Es un hecho perceptible que en la Argentina hay muy poca conciencia marítima, y es nuestro deber desarrollarla, difundirla, inyectarla.

Hay varios canales y conductos para orientar nuestra acción pero probablemente el más vigoroso y eficaz para conseguirlo es el de fomentar los deportes náuticos, logrando que legiones de jóvenes se echen al mar y comiencen a amar más y más el medio, a sentirse marinos y a tener disposición para comprender los grandes problemas que se le presentan a un pueblo que todavía ignora su realidad geopolítica. El Decreto-Ley que creó el Consejo Nacional de la Marina Mercante y el Fondo de la misma, especifica en qué rubros debe distribuirse el Fondo de la Marina Mercante, y en uno de sus acápites dice: "Fomentar los Deportes náuticos (a fin de incrementar la conciencia marítima)".

Sería entonces una inexcusable falta de visión de nuestra parte considerar a la náutica exclusivamente como una actividad física. Debemos sí contemplarla como el más eficaz elemento para desarrollar el amor por el medio y para crear conciencia marítima.

El segundo aspecto al que me quiero referir es el significado de la actividad náutica dentro de la Armada.

Para dar cumplimiento a sus elevados propósitos, la Marina de Guerra debe preparar a su personal y a su material, y su personal es indiscutiblemente lo más importante. La Marina debe construir y modelar la personalidad de sus hombres, los cuales, originariamente, deben llegar con vocación. Debe hacerlos militares, a través de la educación, debe hacerlos marinos a través de una vida dura en contacto con el mar, y debe hacerlos excelentes técnicos, a través de la preparación científica. Así debe construir la personalidad necesaria recordando que las tres condiciones son absolutamente indispensables: el espíritu militar, el espíritu marinero, y la capacidad intelectual. Pretender formar esa personalidad con sólo una o dos de estas condiciones, es un profundo error, cuyas nefastas consecuencias se proyectan sobre muy largo tiempo y son sumamente difíciles de enmendar.

A veces se experimenta una satisfacción exagerada por haberse conseguido un buen nivel intelectual, adoptándose una actitud peyorativa hacia el espíritu militar o hacia el espíritu marinero.

Este error puede conducir sencillamente hacia la destrucción de la institución, pues la capacidad para el laboratorio es totalmente insuficiente para hacer una Marina de Guerra. Y es absolutamente falso el dicho "dadme un buen técnico, le pongo un uniforme, y hago un oficial de Marina". La Marina necesita cohesión, fuerte espíritu de cuerpo. Un excelente estado físico predispone a la generosidad y a pensamientos sanos. La práctica de los deportes y una buena educación militar desarrollan la amistad, la camaradería y, finalmente, el espíritu de cuerpo, la unión disciplinada y espiritual que es esencial. Por otra parte, la ciencia físico-matemática da conocimientos y capacidad intelectual, pero no une. Y la preparación intelectual no debe demandar el descuido del físico.

El vicealmirante Basílico entregando una de las medallas



Y debe entenderse que el espíritu marinero no sólo implica la habilidad y baquía para manejar elementos y hacer acertadas maniobras, sino vocación profunda para vivir en ese medio duro y sin comodidades, y hasta gozar de esas inclemencias bajo las estrellas, los solazos, o los temporales. Si tomamos un hombre así y le damos una educación militar y una preparación técnica adecuada, recién entonces podremos decir que lo que está debajo de ese uniforme, es un verdadero oficial de la Marina de Guerra.

Hoy no solamente hemos citado al señor comandante y a la tripulación del «Fortuna», sino también a quienes lo imaginaron y pujaron para que se hiciera una bella realidad. Los nombres de Manuel Campos, Rufino Rodríguez de la Torre, Roberto Hossman y Clovis Hernández, ya son familiares entre vosotros, como los tripulantes del gabinete de dibujo, y los de Eugenio Zustovich, Héctor Gos, Juan Narizzano (el inigualable Joanino) y de Jacinto Narizzano, juntos con el del ingeniero Sixto Pérez, que fueron el equipo del taller de carpintería de ribera, merecen también nuestra admiración.

Y habrá varios otros, seguramente, ante quienes me disculpo por no citarlos.

También están presentes algunos de los que fueron sus comandantes, una o más veces. El capitán Atilio Porretti, ganador de la regata Newport-Bermudas en 1966; el capitán Alberto Heredia, que en la regata Newport-Cork, 2 800 millas a través del Atlántico Norte, se clasificó 5° y en seguida en la Regata Fasnet, fue el 4° de su clase y además ganó la regata Buenos Aires-Madryn, el teniente Luis Palacios Córdoba, que resultó 5° en la Regata de Bermuda, frente a los mejores yates del mundo, el capitán Kolliker Frers y el capitán Mariano Torre, etc. Sería largo enumerar este historial.

El público en general tiene muy escasa noción de lo dinámica que es la evolución en la técnica de la construcción de yates, en sus cascos, en sus aparejos, en sus instrumentos, en sus equipos, tan importantes para la eficiencia física, etc., lo cual pone en evidente desventaja a los barcos que son muy pocos años más antiguos que los otros. En las grandes regatas internacionales en que cada país hace del triunfo una cuestión de honor, se ven los mejores barcos y los más modernos, cuyas edades no pasan de cinco o seis años. Los más, dentro de los tres años de edad. Naturalmente nuestro viejo «Fortuna» ha sido objeto de la mayor curiosidad en cada regata a que se presentó, por sus largos 21 años de vida.

Sin embargo, esta pieza de museo, este veterano del mar, fue el que sacó el primer premio como el barco mejor presentado marineramente en la Ciudad del Cabo; recibió el trofeo *Cándida.*

Y después, fue este veterano del mar el que, tras una lucha sin pausas de 24 singladuras y a través de 3.600 millas, logró batir a los mejores barcos del mundo y a los timoneles más famosos, clasificándose primero en su clase, la de los más grandes veleros.

Sus hombres —como siempre— se mostraron sencillos y austeros, y hoy aquí les tenemos, a los cuales les pido que se pongan de pie, para recibir el aplauso cálido y reconocido de todos sus camaradas del Centro Naval...

A continuación el señor presidente, vicealmirante Basílico, procedió a entregar una placa recordatoria para ser colocada en el barco y sendas medallas a los tripulantes del mismo.

Finalmente, se sirvió un vino de honor.

Tripulación del yate A.R.A. «Fortuna»

Comandante: Capitán de corbeta Máximo Rivero Kelly

2° Comandante: Capitán de corbeta Santiago I. Martínez Autín

Teniente de navío Luis M. Ribero Piera
Teniente de navío (R.E.) Enrique J. Lange
Teniente de corbeta Eduardo Javier Sosa
Guardiamarina Eduardo Gustavo Rui/.
Guardiamarina Horacio Ezcurra
Prof. E.N.M. D. Jorge Torres
Prof. Esc. Náutica D. Ricardo Boneo
Subof. 2° de Mar Victoriano Reinoso
Cabo 1° de Mar Carlos D. Francke

CUADRO DEL VICEALMIRANTE DANIEL ROJAS TORRES

El 30 de abril se descubrió en la sala de la Presidencia un retrato al óleo del vicealmirante Daniel Rojas Torres, en aquel entonces capitán de navío, por su empeñosa dedicación que permitió llevar a feliz término la construcción del actual edificio de nuestra institución.

En la oportunidad habló el señor presidente, vicealmirante Basílico, quien dijo:

Señores consocios:

El Centro Naval experimenta una íntima satisfacción al rendir hoy un justiciero homenaje a la memoria del vicealmirante don Daniel Rojas Torres, quien con voluntad inquebrantable consiguió llevar a feliz término, hace casi 57 años, la construcción de este magnífico edificio, sede desde entonces de nuestro querido Centro Naval y orgullo de nuestra ciudad.

Y es así que animadas sus autoridades del loable propósito de exteriorizar el reconocimiento a su extraordinaria voluntad, a su inteligente e infatigable dedicación en el cumplimiento de dicha tarea para beneficio de sus camaradas de la Armada, resolvieron inaugurar un cuadro con el retrato al óleo del entonces capitán de navío Rojas Torres, presidente del Centro Naval en la época recordada, colocándolo en la Sala de Presidencia de la Institución como testimonio de admiración por los méritos excepcionales a que se hizo acreedor.

En nombre de la Comisión Directiva que tengo el honor de presidir, agradezco la presencia en este acto del doctor Carlos A. Rojas Torres, hijo del nombrado almirante, así como de otros familiares.

Merece también nuestro reconocimiento el prestigioso pintor Rafael Argelés, aquí presente, por el magnífico trabajo realizado.

Era el entonces capitán de navío Rojas Torres, jefe del Arsenal Naval Buenos Aires y estaba especialmente en condiciones de dirigir tan extraordinaria obra. La Marina toda contribuyó con entusiasmo a la misma; unos, acarreando en los

buques pedregullo del Sur para el cemento armado; otros, trayendo materiales de Europa a precios bajísimos; otros, sacando arena y fabricando ladrillos en Martín García; otros, fundiendo bronce viejo en Zárate para la herrería artística, etc.

Consta en la placa de mármol existente en el lado izquierdo del hall interior que da acceso a los pisos superiores, que el 14 de mayo de 1914 se inauguró el edificio siendo ministro de Marina el almirante don Juan Pablo Sáenz Valiente y presidente del Centro Naval el capitán de navío Rojas Torres. Faltaban, como es natural, muchos elementos para completar las instalaciones que debían adornar el edificio, sus salones y locales.

Es interesante y oportuno reproducir las palabras del capitán Rojas Torres contenidas en la Memoria Anual del Centro Naval correspondiente al período que abarcó desde el 1° de mayo de 1914 al 30 de abril de 1915, insertas en el Boletín N° 376/377. Dicen así: "No os ocultaré mi satisfacción por haber llegado al fin con la conciencia de haber hecho cuanto de mí dependía para satisfacer vuestras justas aspiraciones, entregando confiadamente la obra realizada, con sus bondades y defectos, a la apreciación consciente y ponderada de mis consocios". Más adelante prosigue: "Con motivo del traslado al nuevo edificio y arreglo paulatino de sus locales, no fue posible verificar recepciones como en años anteriores, máxime cuando el mobiliario para los salones de fiestas no se había recibido todavía. Recién a fines de este ejercicio, celebrando la llegada al país del acorazado «Rivadavia» y su entrada a la Dársena Norte, y como un homenaje a nuestros consocios que durante tanto tiempo habían permanecido en el extranjero desempeñando tan importante comisión, tuvo lugar una recepción a la cual se invitó a las autoridades militares y algunas personalidades, proporcionándoles así la oportunidad de visitar el nuevo edificio".

Finalmente, expresa: "Este acto pone término al mandato que fue vuestra voluntad conferirnos para dirigir los destinos del Centro Naval en el ejercicio de 1914 a 1915; y por la parte que me toca personalmente, doy también por terminada la ardua tarea que me impuse desde que se inició la construcción de este edificio.

"Debo declararos que he puesto en ella lo mejor de mis energías, que no tuve otro propósito que el de responder dignamente a las esperanzas que se cifraron en mi acción y el de contribuir por los medios a mi alcance al progreso de este Centro, que es la casa de los oficiales de la Armada. He tenido la suerte de encontrar el más franco apoyo en todos cuantos intervinieron en alguna forma en nuestros trabajos, lo que me ha permitido poder deciros hoy: He concluido; si he conseguido satisfacer vuestros deseos, habré obtenido el único premio ambicionado".

De la recepción ofrecida a los jefes y oficiales del «Rivadavia» en la noche del 27 de febrero de 1915, dio cuenta el Boletín N° 372/373; dice así: "La casa de los marinos lució anoche sus mejores galas con motivo de congregarse en ella los asociados para beber una copa de champaña en obsequio de los jefes y oficiales del acorazado «Rivadavia».

"El nuevo edificio, profusamente iluminado, presentaba un aspecto magnífico, señalando las líneas exteriores una hilera interminable de luces eléctricas. La sala de fiestas, habilitada por primera vez, constituye un exponente de la sencillez y buen gusto que han presidido en toda la edificación. Su decoración es severa, de color blanco e incrustaciones cloradas, con grandes ventanales abiertos sobre un balcón corrido, abarcando la extensión completa del frente. Tres arañas de bronce distribuyen la luz en todo el salón. Una pequeña sala circular sirve de acceso, encontrándose en el fondo otra más espaciosa destinada a comedor.

"Antes de las 10 se encontraban en el lugar de la reunión los miembros de



Retrato al óleo del vicealmirante Rojas Torres

la Comisión Directiva, llegando a esa hora el ministro de Marina almirante Sáenz Valiente acompañado del capitán de navío Rojas Torres.

"Después de un momento de conversación, la concurrencia ocupó el comedor y al servirse el champaña el ministro dirigió la palabra a los obsequiados para presentarles la salutación de los camaradas que en esos instantes, alejadas momentáneamente las jerarquías, les trasmitían un caluroso abrazo de compañeros y amigos por el feliz éxito del viaje y el buen aprendizaje en las novísimas tareas que la incorporación del buque significaba para la Armada Nacional.

"El ministro de marina terminó diciendo: «Los compañeros de armas y conciudadanos que llevan en sus corazones los mismos sentimientos y anhelos, nos hemos reunido para festejar vuestro arribo y congratularnos por vuestro honroso desempeño, que alcanza al país y especialmente a vosotros mismos.

Dentro de estas paredes que protegen nuestra unión y agrandan nuestras fuerzas, levantemos nuestros espíritus sobre las tendencias ajenas a tocia acción que no lleve como norte el progreso incesante de nuestra capacidad para mejor servir a la patria, y mejor corresponder a la confianza con que nos honra nuestro pueblo.

”Brindo por que en nuestras almas crezca siempre el bien entendido amor a nuestra carrera, que ha de darnos energías contra las adversidades sembradas en todos los caminos de la vida y más energía aún para llenar sin vacilaciones el propósito de servir al país, no importa cuál fuere el sacrificio».

”El capitán de navío don José Moneta, comandante del «Rivadavia», agradeció la demostración en los siguientes términos: «En nombre de los jefes y oficiales a mis órdenes y en el mío propio, agradezco esta amable demostración, la más apreciable por venir de compañeros y por tener lugar en esta casa que nos une, cualquiera que sea nuestro rango y puesto en la marina nacional».”

Pero hay algo más que es también digno de ser recordado en este acto de homenaje al capitán de navío Rojas Torres. Me refiero a las constancias existentes en el Boletín N° 384/385, de enero y febrero de 1916, con motivo de la recepción ofrecida por la Comisión Directiva del Centro Naval el sábado 6 de noviembre de 1915 en ocasión de la terminación de las maniobras de la escuadra, del regreso de la fragata «Sarmiento» y de la entrega de la medalla de oro acordada por Asamblea al flamante contraalmirante Rojas Torres, por su laboriosa gestión como presidente de nuestra institución.

“El presidente del Centro Naval, contraalmirante don Vicente E. Montes, en presencia de numerosas familias y jefes y oficiales del Ejército y de la Armada, teniendo a su lado al contraalmirante Rojas Torres, inició el acto dando explicación sobre la razón de la fiesta.

”Dijo que era una de las cuatro que se habían fijado por la Comisión Directiva; que la que se realizaba correspondía a la conmemoración del descubrimiento de América, postergada por varias causas; la de la espera de la escuadra que estaba en maniobras; el regreso de la «Sarmiento» y la incorporación de los nuevos guardiamarinas, y que, además, se aprovechaba la oportunidad para dar cumplimiento al mandato de la Asamblea del 4 de mayo pasado, en la que se dispuso premiar al contraalmirante Rojas Torres con una medalla de oro y un pergamino, por la labor desplegada en el cumplimiento de las disposiciones de la comisión de construcción del Centro Naval, labor en la cual dicho jefe había demostrado una actividad digna de todo elogio.

”El contraalmirante Rojas Torres, después de saludar y agradecer la presencia de las familias y la medalla de oro con que se le obsequiaba, dijo: «Este premio, que con tan gentiles y honrosas palabras entrega el señor almirante Montes al ejecutor de los mandatos de la comisión, nos llena de legítima satisfacción, y podemos hoy dar por terminado nuestro cometido, entregando definitivamente al servicio de la Armada este edificio que será el hogar común, donde repercutirán íntimamente todas las emociones de la institución de que tenemos el honor de formar parte, sean ellas de júbilo, sean ellas de tristeza.

”Tenemos ya un techo común que nos cobije, y, bajo él, nos sentiremos siempre hermanos, más que en ninguna otra parte.

”Dije, señores, que la Asamblea del Centro Naval ha querido premiar en la persona del ejecutor del esfuerzo de toda la comisión, y por eso, al aceptar esta medalla y este álbum, no los acepto ni los recibo como un premio individual, sino como un precioso recuerdo de valor incalculable para mí, del feliz coronamiento de una empresa que iniciamos y continuamos el señor contraalmirante O’Connor, el señor contraalmirante Martin y yo.

”No pudiendo dividir con ellos el recuerdo material que simboliza esta medalla, para ellos os pido, señores jefes y oficiales, el más caluroso y el más sentido de los aplausos».”

Señores y señoras: No podemos dejar de recordar en este acto al notable ar-

quitecto don Gastón Mallet, a quien se le debe no sólo el armonioso plan general del edificio sino también la concepción y belleza de los motivos y detalles que ornamentan nuestra hermosa sede social, cada día más admirada por propios y extraños. Y antes de dar por finalizada esta ceremonia, tributemos un aplauso de reconocimiento para el nombrado arquitecto y también para todos los consocios que contribuyeron entusiastamente a la realización de esta magnífica obra.

Con evidente emoción agradeció el homenaje el doctor Carlos A. Rojas Torres, hijo del vicealmirante Rojas Torres, quien concurrió especialmente invitado con otros familiares del extinto, así como el autor de la obra, el pintor Rafael Argelés.

SERVICIO DE PEDICURíA
Aumento de tarifa

Se ha resuelto aumentar a $ 5 la tarifa que rige en el Servicio de Pedicuría que se presta a los señores consocios.

DELEGACIÓN USHUAIA
Designación de presidente

Por habérsele dado nuevo destino al capitán de navío Justo Padilla, se ha designado como presidente de esta delegación al actual comandante de la Base Naval, capitán de navío Aldo De Rosso.

DELEGACIÓN MAR DEL PLATA
Designación de presidente

Por haber cambiado de destino el contraalmirante Luis Manrique, presidente de la delegación, se ha designado en su reemplazo al actual comandante de la Base, capitán de navío Julio A. Torti.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
Nombramiento de vocales

El Consejo Directivo del Instituto del epígrafe ha resuelto nombrar como vocales de dicho Consejo a los capitanes de navío Emilio E. Massera y Boris Marienhoff.

89° ANIVERSARIO DE LA FUNDACIÓN DEL CENTRO NAVAL

El 4 de mayo se llevaron a cabo los actos celebratorios del 89° aniversario de esta 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, en cuya oportunidad el vicealmirante Basílico, con emocionadas palabras, hizo entrega del cargo al presidente electo en la última Asamblea Ordinaria, vicealmirante Eugenio Fuenterosa, asumiendo los nuevos integrantes de las citadas comisiones, a quienes exhortó a trabajar para engrandecer la institución.

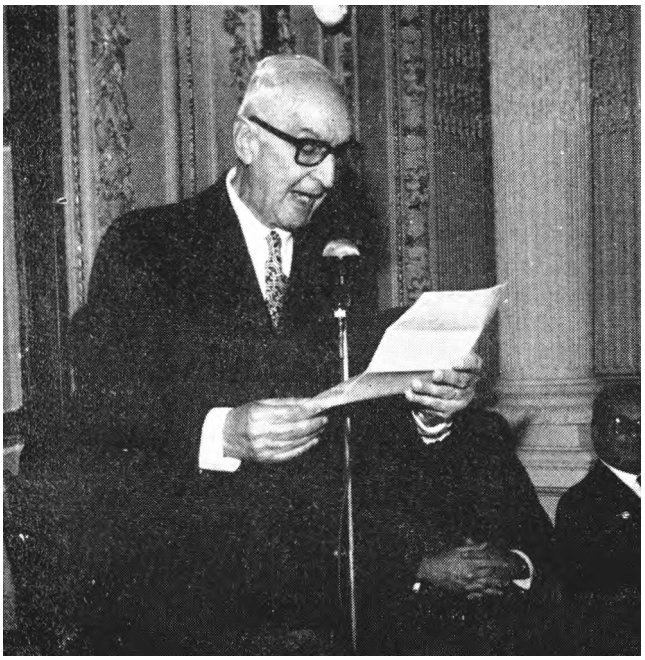
Posteriormente, en los salones del 2° piso y ante una numerosa concurrencia de socios e invitados, el señor vicealmirante Basílico pronunció el siguiente discurso:

Señores consocios; señoras, señores:

Con inmensa alegría celebramos hoy con este acto el 89° aniversario de la fundación de nuestra querida institución, la que tuve el alto honor de presidir durante los dos últimos años.

La presencia de distinguidas damas en este magnífico recinto contribuye a engalanar la reunión, a la que asisten, además de algunos invitados especiales, numerosos consocios de todas las edades, para quienes esta fecha es siempre motivo de jubilosa recordación y propicia para encuentros afectuosos entre camaradas que ansian participar en la celebración.

Hace algunos momentos tuve el placer de poner en posesión de sus cargos en la Sala de la Presidencia a los nuevos miembros de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas electos en la Asamblea Ordinaria celebrada el 28 de abril último para la renovación parcial de dichas comisiones y cuyo flamante presidente, el distinguido y estimado vicealmirante don Eugenio Fuenterosa, me acompaña en el estrado juntamente con el nuevo vicepresidente 1°, contraalmirante don Víctor H. Pereyra Murray; también está a mi lado el vicepresidente 2°, capitán



El vicealmirante Basílico leyendo su discurso

de navío don Antonio H. Rivolta, quien permanecerá un año más para completar su período brindando como siempre su valioso aporte. Asimismo me acompaña el secretario, capitán de fragata don Norberto J. Badens, cuya aptitud e inteligencia para el desempeño de esta delicada función merece mis mayores elogios.

A la eficaz colaboración e inestimable ayuda de los miembros que compartieron en alguna medida la tarea cumplida en ese período de dos años, debo atribuir el mérito de todo lo realizado, y en este acto experimento una verdadera satisfacción en dejar constancia de ello. Incluyo en esta justa y elogiosa apreciación a los señores consocios que integraron las delegaciones de Puerto Belgrano, Mar del plata, Ushuaia y Tigre y también a quienes nos acompañaron como adscriptos en la atención de las diversas actividades de carácter deportivo.

Igualmente, cumplo en destacar mi reconocimiento a todo el personal de la casa y de las demás dependencias clel Centro Naval por su eficiente y silenciosa colaboración, a pesar de las crecientes exigencias en sus tareas.

En pocas palabras, creo poder afirmar que respondiendo a la confianza que nos fuera depositada hace dos años, hemos logrado cumplir dignamente el compromiso que asumimos en dicha oportunidad, cuidando celosamente todo lo concerniente a nuestro Centro Naval y manteniendo el alto y merecido prestigio de que goza.

La Memoria anual correspondiente al Ejercicio 1970, aprobada en la mencionada asamblea ordinaria recientemente realizada, evidencia de manera bastante completa las distintas actividades desarrolladas y por la institución y los eficientes resultados alcanzados; su lectura la consideramos de indudable interés.

La contribución intelectual se ha mantenido muy activa y las páginas del Boletín del Centro Naval evidencian en muchos casos la originalidad de los artículos publicados, todos ellos de verdadero mérito. Asimismo, el Instituto de Publicaciones Navales lia proseguido sus destacadas actividades poniendo en circulación cinco nuevos libros y un folleto que contiene cuatro conferencias desarrolladas por el Instituto Naval de Conferencias.

Fueron muchos los actos de carácter artístico y deportivo realizados durante el año, que merecieron juicios favorables de los simpatizantes.

Mención especial merece la cesión hecha al Centro Naval, en carácter precario, del Campo Deportivo Olivos perteneciente a la Armada. El 1° de octubre último el Centro Naval se hizo cargo de dicho campo con sus instalaciones, mediante un convenio especial celebrado con el Comando en Jefe de la Armada. El interés demostrado por los señores consocios y familiares permite anticipar el extraordinario beneficio que significará para grandes y chicos, habiéndose dictado al efecto un reglamento y llevado a cabo trabajos acelerados para asegurar un adecuado aprovechamiento de las instalaciones y mejorar el aspecto del campo; todo irá perfeccionándose.

Debo destacar especialmente el extraordinario crecimiento que en dicho Ejercicio 1970 registró la actividad de carácter mutual cumplida por la Tesorería de nuestro Centro. El movimiento de fondos durante el mismo fue de 238.721.000 pesos ley 18.188, cifra que duplica la correspondiente al Ejercicio de 1968.

El estado financiero del Centro Naval es realmente excelente.

Como es tradicional, a continuación se hará entrega de los premios adjudicados a trabajos publicados en el Boletín del Centro Naval durante el período 1969-1970. En nombre propio y de las autoridades de la institución, me es muy grato expresarles a los autores favorecidos nuestras felicitaciones.

También entregaremos los diplomas de honor a los 22 socios vitalicios reconocidos en el último Ejercicio; a todos ellos les expresamos nuestras congratulaciones, recordando con especial afecto en esta circunstancia a once de los nombrados,

que compartieron conmigo en 1929 el viaje a bordo de la fragata «Sarmiento» en su condición de cadetes.

Y sin más demora entregaremos también las medallas Bodas de Oro a los señores consocios que a la fecha cumplieron 50 años con la institución. A todos ellos nuestras más calurosas felicitaciones y los mejores augurios.

Pocas palabras más para finalizar: Quiero dejar expresa constancia de nuestro reconocimiento a los señores presidentes del Círculo Militar y del Círculo de Aeronáutica por todas las frecuentes y recíprocas manifestaciones de amistad destinadas a intensificar los cordiales vínculos de camaradería entre las tres instituciones, porque los consideramos una necesidad cada vez más imperativa en las actuales circunstancias.

Lamento grandemente la ausencia del señor vicealmirante don Jorge A. Desimoni por impedírselo obligaciones oficiales ineludibles, pero quiero dejar expresa constancia de la intensa y muy eficaz acción por él desplegada en beneficio de nuestro Centro Naval en los dos años que me acompañó como vicepresidente 1° de la Comisión Directiva.

Seguidamente, el señor vicealmirante Fuenterosa dijo:

Señoras, señores; estimados consocios:

Sean mis primeras palabras para agradecer al señor vicealmirante Basílico sus conceptos y buenos augurios, y también para expresar al presidente saliente nuestro reconocimiento y el de todos los socios por la eficiente obra que cumplió al frente de la institución. Obra que será nuestra guía y que pretenderemos continuar en bien de esta comunidad esencialmente formada por marinos.

Las circunstancias han querido, para hacer más emotivo para mí este acto de

El nuevo Presidente del Centro Naval, vicealmirante Fuenterosa, hablando en el acto de asunción del cargo



asunción de la presidencia del Centro Naval, y que es lo que me ha instado a pronunciar estas pocas frases, el que deba recibirlo de manos del señor almirante Basílico, que fue mi primer comandante, allá por el año 1940, cuando recién salido de la Escuela Naval Militar fui destinado al acorazado «Rivadavia».

Así como desde aquellos días la personalidad y conducta del señor almirante Basílico fuera para mí una de las figuras que me sirvieran de guía durante mi carrera naval, hoy su obra, junto con la de los otros grandes presidentes que me precedieron al frente de esta noble y prestigiosa institución, será el norte que me indique el camino a recorrer en pro del engrandecimiento de nuestro Centro.

Desde la fecha, por voluntad de la masa societaria, seré el encargado temporario, junto con los demás miembros de la Comisión Directiva, de la guarda y buena administración del Centro y por sobre todas las cosas, un celoso guardián comisionado para la correcta protección de los altos valores espirituales que él representa.

No dudo, por la calidad moral c intelectual del grupo de jefes y oficiales que me acompañarán en la gestión, que la nueva Comisión Directiva, que estoy seguro ha de contar para cumplir con su cometido con la sincera e hidalga colaboración de los integrantes de la lista que encabezara mi amigo el señor contraalmirante don Horacio Barilari, ha de saber responder a la confianza que le dispensó la mayoría de los socios.

Habremos de fomentar el estrechamiento de vínculos de camaradería entre todos los socios, a través de una intensa actividad social, cultural y deportiva, que tendrá como antorcha indicativa las más puras tradiciones navales.

También contribuiremos, como hasta el presente, y en la medida de nuestros medios, al constante engrandecimiento de la Armada y a la formación de una auténtica conciencia marítima, con lo cual se coadyuva a abrir los horizontes de la patria y a consolidar las ideas de la libertad.

En todo ello procuraré manejar prudentemente el timón de esta barca, en un mar que deseo calmo y sereno, pero que no dejo de advertir que en los tiempos que corren, puede no ser siempre tranquilo y de diáfanos horizontes.

Unida toda la familia naval, rodeando a la Comisión Directiva, apoyándola en sus funciones o instándola y a veces empujándola a cumplir integralmente con el objeto para el que este Centro fuera fundado, bajo la protección de Dios y de nuestra patrona Stella Maris, atravesaremos todas las tormentas que puedan presentarse y el Centro Naval continuará siendo, como hasta ahora, una de las más importantes y prestigiosas instituciones de la Nación.

Luego se procedió a la entrega de los premios a los autores de los mejores trabajos publicados en el Boletín de la institución durante el período 1969-1970, que fueron los siguientes:

Premio «Almirante Brown»

Diploma, Medalla de Oro y $ 1.000: Al capitán de fragata Alberto O. Casellas, por su artículo titulado "¿El mundo ha perdido un hemisferio...?", publicado en el N° 685.

Premio «Piedrabuena»

Diploma. Medalla de Plata y $ 500: Al capitán del Ejército Argentino Alberto D. H. Scunio. por su artículo titulado "Los desplazamientos del alférez D. José María Sobral en las tierras antárticas", publicado en el N° 684.

Premio «José B. Collo»

Diploma, Medalla de Plata y $ 500: Al Contraalmirante Carlos A. Sánchez Sañudo. por su artículo titulado "Alberdi, la antítesis de Karl Marx", publicado tu el N° 683.

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

Capitán de fragata ingeniero Rogelio R. Alcántara
Capitán de navío Augusto P. Gauthier
Capitán de corbeta Juan María Gómez
Capitán de fragata Pedro C. Amarante
Capitán de navío Laudelino Márquez
Capitán de fragata Román Sayús
Contraalmirante Miguel D. Street
Almirante Vicente M. V. Baroja
Capitán de navío Angel R. Vaccari
Capitán de fragata I.M. Rogelio H. Zeitz
Brigadier Edgardo E. Accinclli
Capitán de corbeta Adolfo E. Baca
Capitán de fragata Mario E. Bossi
Capitán de corbeta Juan Carme
Capitán de corbeta Néstor J. A. Colombo

Vista parcial de la concurrencia, en el salón del segundo piso



Capitán de fragata Eduardo Dunzelmann
Capitán de navío médico Luis A. Lacoste
Capitán de navío Raimundo Palau
Capitán de fragata Héctor R. Petersen
Capitán de navío Ítalo Luciani
Capitán de navío Federico G. Pitoni
Capitán de corbeta Armando E. Valiente

50 AÑOS DE SOCIOS - Medalla Bodas de Oro

Capitán de fragata Agustín T. Barrio
Capitán de corbeta Enrique Carlos Isola
Capitán de navío José J. Almagro
Capitán de navío Juan José Feilberg
Capitán de fragata contador Eugenio Burzio
Capitán de fragata Baltazar Fandiño
Capitán de fragata Gerardo Fernández Rubio
Contraalmirante contador Fernando P. V. Louge
Teniente de navío Elíseo Vila
Contraalmirante Victorio Malatesta
Teniente de navío César Lera

Finalmente, se sirvió un vino de honor.

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS Incorporación del presidente del Centro Naval como vocal de la Junta Directiva

De acuerdo con lo dispuesto en el Acta N° 4 del año 1969, punto 10°, ha sido incorporado como vocal de la Junta Directiva del instituto mencionado el nuevo presidente de nuestro Centro, vicealmirante Eugenio Fuenterosa.

CICLO MUSICAL DE 1971

Ha sido aprobado por la C. D. el ciclo musical para el año en curso, que es el siguiente:

—Mayo 26	Orquesta "Juan de Dios Filiberto", de música argentina y de cámara.
—Junio 30	Wladimir Glagol, violoncelo, y Vera Govoretzky, piano.
—Julio 28	Dora Castro, piano.
—Agosto 25	Pedro Grilli, bandoneón.
—Setiembre 29	Silvia Parodi, guitarra.
—Octubre 27	Noemí Goldstein, soprano.
—Noviembre 24	Coro Femenino de San Justo.

CONSTITUCIÓN DE SUBCOMISIONES Y DELEGACIONES

Han sido integradas las distintas subcomisiones y delegaciones, las cuales figuran en las primeras páginas de este Boletín.

DÍA DE LA ARMADA ARGENTINA

El 17 de mayo, adhiriendo a los actos a realizarse en este día, el señor presidente, vicealmirante Fuenterosa, y los capitanes Ianni, Rennella, Ugarte y Badens, concurrieron frente al monumento al almirante Brown y depositaron en el mismo una ofrenda floral.

Entretenimientos

A C E R T I J O S

Anagramas

Embarcación

Río de Rusia

Vaso sanguíneo

Observen

Reformador inglés decapitado (1612-62)

Cambio de consonante

Mal de mar

Archipiélago de Oceanía

Cambio de vocal

En la proa

Bahía, ensenada

Paragoge

Percha larga y encorvada para vela latina

Hijastro

Síncopa

Huracán en el golfo de Guinea

Pájaro de cuerpo grueso y pico negro

Ordenamiento

O A A R R C A C

Embarcación de las Molucas

Aféresis silábica

Tempestad, borrasca

Hierbabuena

Homónimos

Embarcación de la India

Planta júncea

Fuga de vocales

. N D . M . N

Mar de la Judia

Fuga de consonantes

.A. A . O . . A . I A

Dominio de los mares, poderío naval

(Las soluciones en la página 270)

P O L I G R A F Í A

De acuerdo con las REFERENCIAS, ubicar las palabras en el Casillero 1, y trasladar las letras al Casillero 2 según su número, donde se leerá una frase y el nombre de su autor, quien fue uno de los más famosos hombres políticos argentinos (1846-1906).

Referencias

a) Descendiente de un hijo de Noé.
b) Ligar un miembro o sujetar un apósito.
c) Verraco, cerdo padre.
d) Aficionado a las golosinas.
e) Lleno (pl.).
f) Iguales, análogos.
g) Casa donde se venden artículos de comercio.
h) Algazara, diversión bulliciosa.
i) Derribar a hachazos.
j) Partícula que salta de una materia en ignición y se convierte en ceniza.
k) Juicio o proposición innegable o incontrovertible.
1) Gallardo, galán, gracioso,
m) Manjar preparado por medio del luego (pl.).
n) Moneda de cobre que circuló en Roma y en Italia.
o) Ninfa marina con busto de mujer y cuerpo de pez.
p) Libre y exento de todo daño y riesgo.
q) Agraciado, pulcro, primoroso,
r) Vil, bajo, despreciable (pl.).
s) Que tensa o produce tensión.
t) Corriente natural de aire atmosférico.
u) Póngale título a alguna cosa.
v) Moneda de Persia (pl.).
x) Muchacho que los romanos empleaban en el servicio del culto,
y) Insecto himenóptero de color negro con manchas amarillas y rojas,
z) Perteneciente o concerniente al eco.

(La solución en la página 270)

CASILLERO 1

a	92	46	114	31	101	57
b	106	122	71	48	50	74
c	120	142	96	25	55	1
d	94	33	143	107	52	109
e	17	60	67	129	84	21
f	5	87	137	62	128	8
g	124	41	93	144	75	13
h	28	79	147	88	9	16
i	78	136	66	54	126	56
j	23	19	32	6	69	140
k	45	70	111	77	42	104
l	39	65	11	82	133	144

m	85	53	7	108	118	58
n	27	51	80	97	12	4
o	91	35	125	29	34	76
p	113	132	148	10	38	2
q	36	20	15	59	98	22
r	44	95	148	47	145	116
s	3	14	100	119	112	64
t	72	68	73	133	110	26
u	83	103	30	40	44	105
v	102	86	141	130	138	123
x	134	90	89	115	18	61
y	43	121	117	99	139	81
z	63	127	24	131	130	37

CASILLERO 2

1	2		3	4	5	6	7	8		9	10	11	12	13	
14	15		16	17	18	19	20	21	22		23	24	25		26
27	28	29	30	31	32	33		34	35		36	37	38		39
40	41	42		43	44		45	46	47	48	49	50		51	
52	53		54	55	56	57		58	59		60	61		62	63
64	65	66	67	68	69		70	71		72	73	74	75	76	77
	78	79	80		81	82	83	84		85	86	87	88		89
90	91		92	93	94	95	96	97		98	99	100	101	102	103
	104	105		106	107	108	109	110	111	112	113		114	115	116
117	118	119		120	121	122	123	124	125	126		127	128	129	130
131	132	133	134	135	136		137	138	139	140		141	142	143	144
145	146	147	148	149	150										

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

ACERTIJOS

Anagramas:
NAVE - NEVA - VENA - VEAN - VANE

Cambio de consonante:
TALASIA - MALASIA

Paragoge:
ENTENA - ENTENADO

Síncopa:
TORNADO - TORDO

Ordenamiento:
CARACORA

Aféresis silábica:
TORMENTA - MENTA

Homónimos:
JUNCO

Fuga de vocales:
ANDAMAN

Fuga de consonantes:
TALASOCRACIA

Cambio de vocal:
RODA - RADA

POLIGRAFÍA

a) Semita - b) Vendar - c) Verrón - d) Goloso - e) Plenos - f) Mismos - g) Tienda - h) Jarana - i) Hachar - j) Pavesa - k) Verdad - 1) Gentil - m) Guisos - n) Bayoco - o) Sirena - p) Seguro - q) Pulido - r) Ruines - s) Tensor - t) Viento - u) Rotule - v) Rupias - x) Camilo - y) Eumeno - z) Ecoico.

"No toméis nunca el aplauso por objetivo ni por guía; él vendrá a su hora si lo merecéis en verdad. Hay otro guía más seguro dentro de vosotros mismos: vuestra conciencia sana." *Pellegrini.*

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 17.

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, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

PROFESOR DE KARATE: Lunes, de 18 a 19.30; jueves, de 18 a 19.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 9 a 21; sábados, de 9 a 13.

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 S 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 Secretaria.

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

JULIO–SEPTIEMBRE 1971 – NÚM. 688

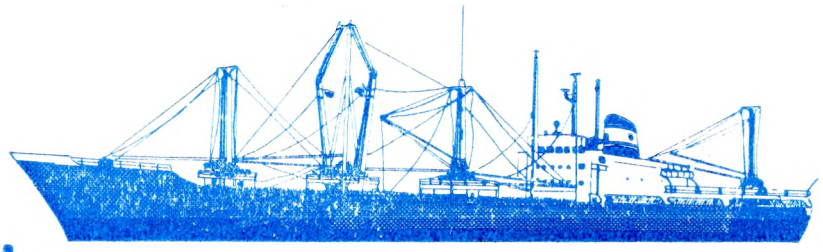
BOLETIN

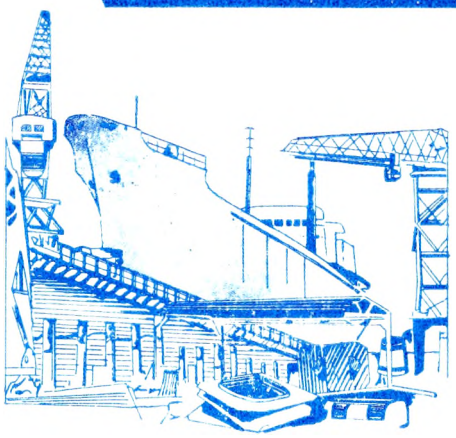
DEL

CENTRO NAVAL

UNA COSA COMUN EN DOS ACONTECIMIENTOS DISTINTOS:

EL EMPUJE DE NUESTRA INDUSTRIA NAVAL!!.





Hoy AFNE, 3.500 hombres, componentes del complejo naval más importante de América latina, festeja dos acontecimientos distintos.

UNO, la entrega del RIO PARANA carguero de 10.900 t.p.b. a ELMA; será un nuevo pabellón argentino al servicio del país y fuente de divisas.

El OTRO, la botadura del RIO CINCEL, 9.600 t.p.b., *el primero de una serie de ocho* que pronto pasará a integrar la flota de ELMA.

DOS ACONTECIMIENTOS distintos con un gran significado, en el DIA DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA.

A.F.N.E

ASTILLERO RIO SANTIAGO
ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

FUNDADO EN MAYO DE 1882

Jul.-Sept. 1971
N° 688
VOI . LXXXIX
AÑO XC

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Marinos ilustres: El contraalmirante Martín Guerrico III
La exploración científica del mar 271
Contraalmirante Rodolfo N. Panzarini
Los principios de la guerra y la subversión urbana 287
Teniente de navio I. M. Camilo R. Milano
Ciclones tropicales: sus efectos 303
Capitán de fragata Héctor González Warcalde
Ana Perichon 313
Capitán de navio médico Mario A. Pessagno Espora
I.a verificación del peritaje sobre accidentes marítimos 327
Teniente de navio auditor Luis J. Lazzaroni
Tríptico marino 345
Capitán de fragata capellán José Bréndel
América latina: relaciones comerciales 349
Una carta 353
Notas profesionales 355
Necrología 367
Asuntos internos 381
Entretenimientos 391

Registro de la Propiedad Intelectual N° 1.104.232

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Director:

Capitán de Fragata Ingeniero Naval
ISAAC WOLBERG

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Diagr»macl6n:
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 MARTÍN GUERRICO

1838 – 1929

Contraalmirante
Martín Guerrico

Una vida fecunda y larga al servicio de la marina de la Patria en su misión militar y científica es la del contraalmirante Martín Guerrico, nacido en San Isidro el 11 de noviembre de 1838.

Descendía de una familia patricia en la que se habían destacado en las actividades políticas, industriales y sociales su abuelo don José Prudencio y su padre don Manuel José de Guerrico.

En 1859 ingresó en la carrera naval como distinguido en la Escuadra del Estado de Buenos Aires, separado de la Confederación Argentina. Los acontecimientos políticos de San Juan desde octubre de 1858 habían caldeado al rojo las pasiones y el conflicto armado parecía inminente cuando el joven Guerrico era dado de alta en nuestra armada. El 1° de julio de 1859, ya preparados los contendientes para la lucha, Guerrico fue destinado como guardiamarina al vapor «Caa Guazú», así denominado por decreto del 27 de junio de ese año el recientemente adquirido vapor «Sycee».

Guerrico intervino en varias de las acciones navales contra la escuadra de la Confederación, entre ellas el cañoneo sostenido por las naves porteñas al mando del coronel Antonio Susini y las baterías de Rosario. Estuvo en el transporte de los efectivos de Buenos Aires a San Nicolás para que lucharan en Cepeda (23 de octubre de 1859) y, vencidas en la acción las tropas de Buenos Aires, participó en el combate naval de San Nicolás, librado dos días después de Cepeda, donde buques de la escuadra de la Confederación lucharon con los de Buenos Aires. La nave de Guerrico fue de las que tuvieron más activa participación en un intenso cañoneo con el «9 de Julio», ex «General Pinto», escenario de la traición y la tragedia del 7 de julio de aquel año en que sacrificó su vida el capitán Alejandro Murature.

Al terminar la lucha, Martín Guerrico fue a España a perfeccionar sus conocimientos náuticos, ingresando en enero de 1861 en la Escuela Profesional Náutica de Bilbao. Visitó Francia, Puerto Rico, Cuba e Inglaterra y, en esta nación y desde el puerto de Liverpool, se embarcó para Buenos Aires regresando a la patria el 11 de mayo de 1865; dos días antes el gobierno argentino había anunciado oficialmente su estado de guerra con el Paraguay.

Cuando llegó a su natal Buenos Aires el entusiasmo y el ardor bélico enfervorizaban los corazones. Las multitudes coreaban en las calles canciones patrióticas y corrían los jóvenes a enrolarse en las filas para defender el honor nacional.

Martín Guerrico partió para la zona de operaciones como subteniente de marina a bordo del «Guardia Nacional». El 12 de agosto el «Guardia Nacional», ya incorporado a la escuadra aliada, forzó el Paso de las Cuevas. Mantuvo un intenso duelo de artillería con las baterías de la costa. Comandaba la nave, en la que tuvo heroico comportamiento desde el jefe hasta el más modesto tripulante, el teniente coronel Luis Py. El combate del Paso de las Cuevas fue un timbre de gloria para el «Guardia Nacional» y su dotación. En esa acción murieron los guardiamarinas José Ferré y Enrique Py, embarcados como aspirantes.

El 16 de abril de 1866 se destacó Guerrico en el bombardeo de Itapirú y luchó heroicamente —luego de haber transportado tropas hasta el campo de batalla— en el asalto de Curupaytí, sangrienta y desafortunada jornada para nuestras tropas.

Terminada la guerra en marzo de 1870, estando en Buenos Aires recibió la orden de trasladar en su buque a las fuerzas que al mando del general Emilio Mitre desembarcaron en Gualeguaychú (Entre Ríos) en la guerra jordanista de abril de 1870. Varias veces transportó a Entre Ríos armas y tropas para las fuerzas nacionales al mando de Emilio Mitre, Conesa, Gelly y Obes, Rivas, Arredondo, de Vedia y Ayala.

En enero de 1871 izó su insignia en el vapor «Pampa», zarpando para el puerto de Paraná ai frente de una escuadrilla con tropas y pertrechos. Debió forzar la entrada de la Bajada en un recio cañoneo con las baterías emplazadas por los jordanistas en las barrancas de la ribera. En octubre de aquel año y ya sofocada por completo la primera revolución de López Jordán, el sargento mayor Martín Guerrico fue ascendido a teniente coronel de marina.

En 1872 fue designado jefe de la escuadrilla del Río Negro y se le encomendó la exploración de los ríos Limay, Negro y Neuquén. Se dirigió a realizar su misión a bordo del aviso «Itapirú», que en esa exploración cambió su nombre en Patagones por el de «Río Negro». Martín Guerrico realizó algunas exploraciones y estudios en la isla Choele-Choel pero no pudo terminar con el resultado esperado su exploración de los ríos.

Estaba en Buenos Aires cuando estalló en 1873 la segunda rebelión armada de López Jordán en Entre Ríos. En aquella circunstancia el coronel graduado Martín Guerrico fue designado jefe de la escuadrilla para operar en el río Uruguay para impedir el paso de armas y re-

fuerzos a las tropas revolucionarias. Después de estar varios meses en tareas de patrullaje y de haber apresado algunos lanchones de cabotaje, al término de la revolución jordanista Guerrico fue ascendido a coronel de marina efectivo.

El 14 de agosto de 1874 se lo designó jefe de la División Sud con la misión de reconocer las costas patagónicas. En 1876 realizó un nuevo viaje al sur con la goleta «Rosales» y en Bahía Blanca dirigió importantes tareas de balizamiento.

Al ser reabierta la Escuela Naval a bordo de la cañonera «Uruguay» el coronel Guerrico fue designado director de ella y preparó un nuevo reglamento de estudios. En 1878 se unió a la escuadra del comodoro Py para defender nuestra soberanía ante el, al parecer inminente, conflicto entre Argentina y Chile. Pasó luego la escuela al «General Brown» y el coronel Guerrico se hizo cargo el 1° de abril de 1880 del nuevo buque-escuela, cargo que desempeñó hasta junio de aquel año.

Posteriormente fue comandante del monitor «Los Andes» y luego comisionado por nuestro gobierno para efectuar adquisiciones navales en Europa. Al ser instalada la Escuela Naval en el viejo caserón de Rosas, en Palermo, Guerrico es nuevamente designado director de ella el 17 de agosto de 1893, cargo que ocupó hasta 1896. Desempeñó importantes comisiones y misiones científicas. Fue un verdadero maestro de marinos, de temple y de profundos conocimientos técnicos, un auténtico forjador de hombres de mar.

Al cumplir 60 años, por imposición de la Ley Orgánica, pasó a retiro, sin querer aceptar el ascenso a contraalmirante que le hubiera permitido continuar su carrera. Una ley de 1917 reparó esa situación, dándole, en su retiro, el grado que había merecido.

Con él se embarcó como simple pasajero en la fragata «Sarmiento», compartiendo con los cadetes los azares de la vuelta al mundo, honor con que la Marina quiso alegrar su ancianidad.

Vivió todavía doce años más, como una reliquia viviente de la vieja Marina, rodeado del respeto y el afecto general, alojándose a menudo en nuestro Centro, que consideraba como su casa, y murió, más que nonagenario, en 1929.

C E N T R O N A V A L

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación
Teniente General D. ALEJANDRO AGUSTÍN LANUSSE

Sr. Comandante en Jefe de la Armada

Almirante D. PEDRO A. J. GNAVI

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Vicepresidente 1°:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vicepresidente 2°:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:

Capitán de Navío Contador ALDO ÁNGEL MARCHESOTTI

Protesorero:

Teniente de Corbeta LUIS VIRG1LE

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
Capitán de Navío HUGO LUIS G. DIETRICH
Capitán de Navío LUIS MARÍA MENDÍA
Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE
Capitán de Corbeta JUAN JORGE BASSO
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ FROIO
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Teniente de Navío HÉCTOR DE PIRRO
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO
Capitán de Fragata ALBERTO NÚÑEZ

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares:

Capitán de Navío Contador HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ
Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Revisores suplentes:

Capitán de Fragata MANUEL I. MARTÍN Y HORTAL
Teniente de Navío OSCAR CARLOS ALBINO

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA

INTERIOR:

Presidente:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vocales:

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata MANUEL I. MARTIN Y HORTAL

— *Baños y Peluquería:*

Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

— *Edificio:*

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ FROIO
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO

— *Panteón:*

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Campo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

— *Personal:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART

Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

— *Disciplina y Reingresos:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

HACIENDA

Presidente:
Capitán de Navío Contador ALDO ANGEL MARCHESOTTI
Vocal:
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DEPORTES

Presidente:
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Vocales:
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Corbeta I.M. ROBERTO PÉREZ F ROIO
Teniente de Navío I.M. CAMILO R. MILANO
Capitán de Corbeta Contador EDUARDO A. FERRO

— *Náutica:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:
Capitán de Navío JONAS L. SOSA

— *Motonáutica:*

Capitán de Navío SIRO DE MARTINI
Capitán de Navío JORGE I. ANAYA
Capitán de Corbeta JORGE I. TARALLO PUJOL
Capitán de Corbeta Contador JULIO A. PABÓN

— *Esgrima:*

Inspector de la Sala de Armas:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR
Delegado de Esgrima ante la FECBA:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR

— *Tiro y Caza Deportiva:*

Delegado:
Capitán de Fragata ELDO J. BUZZO

— *Golf:*

Inspector de la Jaula de Golf:
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN

— *Karate:*

Delegado:
Teniente de Fragata ARTURO A. MASSAT

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:
Capitán de Navío LUIS MARÍA MENDÍA

Vocales:
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARIA
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO

Capitán de Fragata ALBERTO NÚÑEZ
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Capitán de Corbeta JUAN JORGE BASSO
Teniente de Navío HÉCTOR DE PIRRO
Teniente de Navío OSCAR CARLOS ALBINO

MAR DEL PLATA

Presidente:

Capitán de Navío JULIO A. TORTI

USHUAIA

Presidente:

Capitán de Navío ALDO DE ROSSO

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Vicealmirante JUAN CARLOS GONZÁLEZ LLANOS

Vicepresidente:

Capitán de Navío ANTONIO II. RIVOLTA

Secretario:

Capitán de Navío Odontólogo ÁNGEL P. BINAGHl

Vocales:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORRELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Navío EMILIO E. MASSERA
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Navío BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Ingeniero JUSTINIANO ALLENDE POSSE

Vicepresidente:

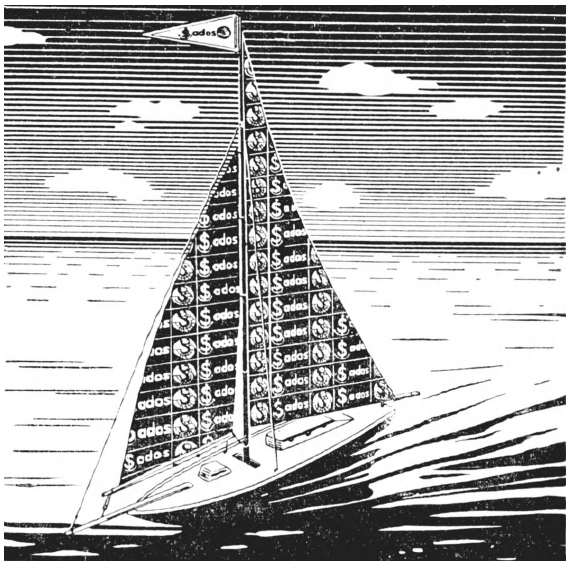
Doctor ISIDORO RUIZ MORENO

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Vicealmirante FRANCISCO LAJOUS
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI
Ingeniero ENRIQUE BUTTY
Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI
Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA



El mejor puerto para su economía.

$ados

BUENOS AIRES
Av. Antártida Argentina
entre 3 y 5 (Retiro)
MAR DEL PLATA
Alberti 2555
BAHIA BLANCA
Sarmiento 20
ZARATE
Rivadavia 385

LA PLATA
Calle 45 Nº 377
entre 2 y 3
PUERTO BELGRANO
Prolongación Bdo. de Irigoyen
esq. Colón - Punta Alta
RIO TURBIO
Supermercado YCF, Villa Minera
(Administrado por SADOS)

RIO GALLEGOS
Estrada y Zapiola
USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona
VERONICA
Calle 25 entre 30 y 32
RIO GRANDE
Ruta 3

EXPORTE LO NUESTRO CON NUESTRA FLOTA

Ministerio de Obras y Servicios Públicos.
Secretaría de Estado de Marina Mercante.

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
Corrientes 389 - Tel. 32-4861/8111 - Buenos Aires

ELMA
NUESTRA FLOTA

A cualquier parte del mundo. Con la mayor seguridad.
Con la mayor posibilidad de combinaciones desde Buenos Aires. Más servicios, a más puertos, en más barcos puestos a su entera disposición, en Nuestra Flota. Exportar significa aportar divisas. Acreciente ese aporte a la economía de nuestro país: exporte lo nuestro con Nuestra Flota.
Desde hace 30 años Nuestra Flota transporta riqueza desde y hacia todos los puertos del mundo.



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.

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.

1941 1971 30 años para el país

DIRECCION GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES

Cabildo 65, Bs.As., R. Argentina

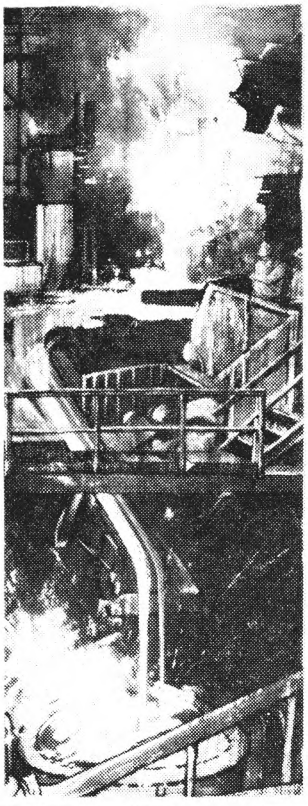
- Pionera y rectora de la Siderurgia Argentina
- Realizadora del Plan Cordillerano, el más importante proyecto de prospección geológico minero del país
- Ejecutorà de la explotación ferrífera de Sierra Grande
- Promotora del desarrollo: del Noroeste Argentino (N.O.A.) del Complejo Industrial Ramallo-S. Nicolás

INVESTIGA LAS POSIBILIDADES INDUSTRIALES DEL PAIS

ALIENTA E IMPULSA EL DESARROLLO NACIONAL

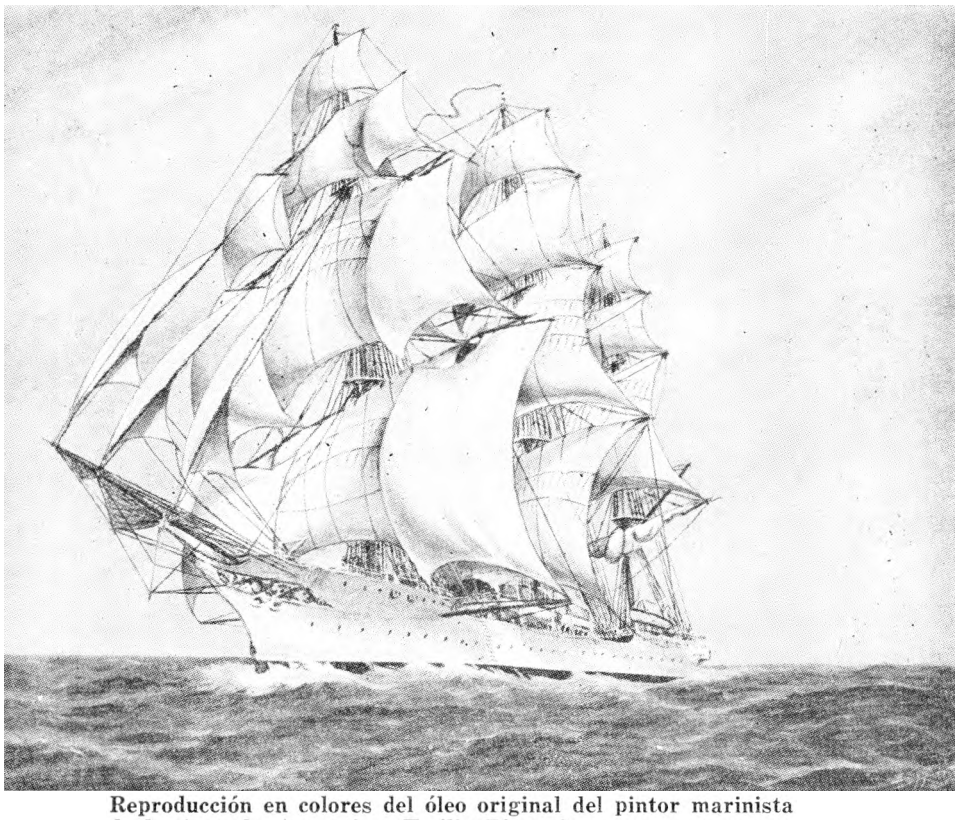
CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD NACIONAL

Siderurgia
Petroquímica
Química
Laminados y trafilados no ferrosos
Conductores eléctricos
Azufre
Explosivos
Armamento, materiales de guerra
Armas y municiones para caza deportiva
Discos para arado
Materiales ferroviarios
Coches subterráneos



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.

JULIO LONGO

Ex técnico en Relojería y Cronometría
del OBSERVATORIO NAVAL
(Servicio de Hora Oficial - ARMADA NACIONAL)

CONCURRE A DOMICILIO

SANTANDER 3751/53 TEL. 612-2782

JOCKEY CLUB

INTERNACIONAL

De lo nuestro, lo mejor

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

9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA,** del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,50 $ Ley 18.188.

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

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

12. **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.

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

14. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. 40 $ Ley 18.188.

15. EL **MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. 4,75 $ Ley 18.188.

16. EL **TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 3,80 $ Ley 18.188.

17. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 2,40 $ Ley 18.188.

18. **LOBOS DE MAR**, del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. 3,90 $ Ley 18.188.

19. **LOS PROBLEMAS DEL RÍO DE LA PLATA**, del doctor Isidoro Ruiz Moreno. 4,20 $ Ley 18.188.

20. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 4 $ Ley 18.188.

21. **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.

22. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «HÉRCULES» (Y EL BERGANTÍN «SANTÍSIMA TRINIDAD»)**, 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: 4,50 $ 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

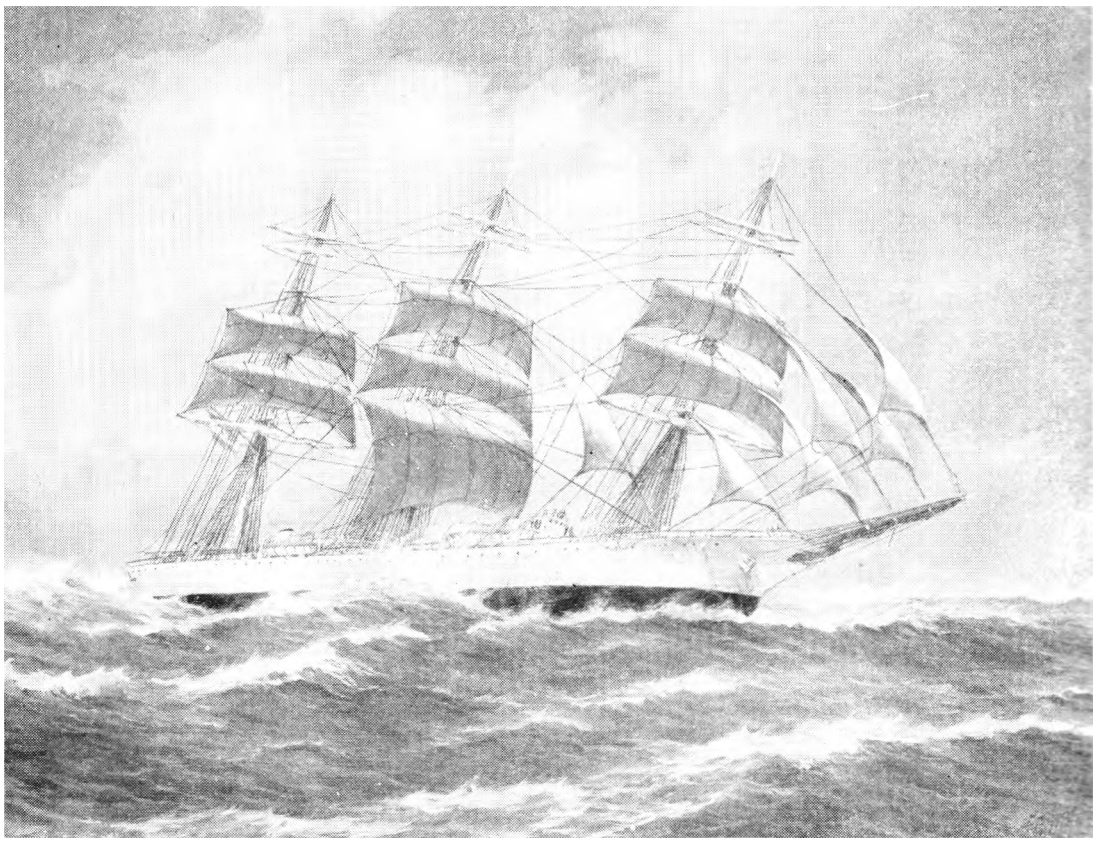
26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartuaruolo. 6.— $ Ley 18.188

27. **MARTÍN JACOBO THOMPSON. ENSAYO PARA LA BIOGRAFÍA DE UN MARINO**, del capitán de fragata Enrique González Lonzième ..... 7 $ Ley 18.188

28. **ACCIONES NAVALES ENTRE LAS FLOTAS DE BUENOS AIRES Y BRASILEÑA EN 1827-1828**, traducción del original en inglés de Noemí Carranza, nota documental del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 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

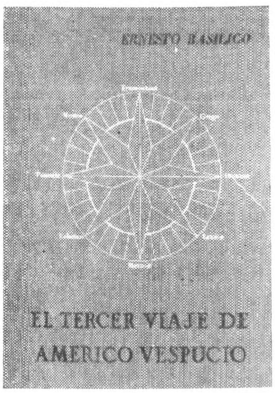
Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista, en carpeta especial: 20 $ ley 18.188 el ejemplar

•

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.



ERNESTO BASILICO

EL TERCER VIAJE DE AMERICO VESPUCIO

Vespucio no descubrió el Río de la Plata, ni la Patagonia, ni las Malvinas

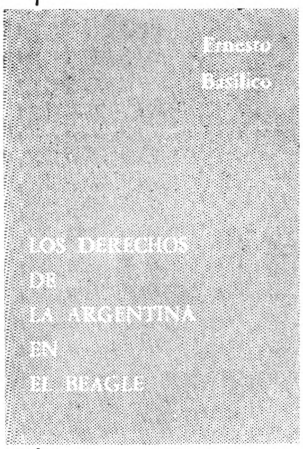
Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,80 Ley 18.188

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

ERNESTO BASÍLICO



LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE

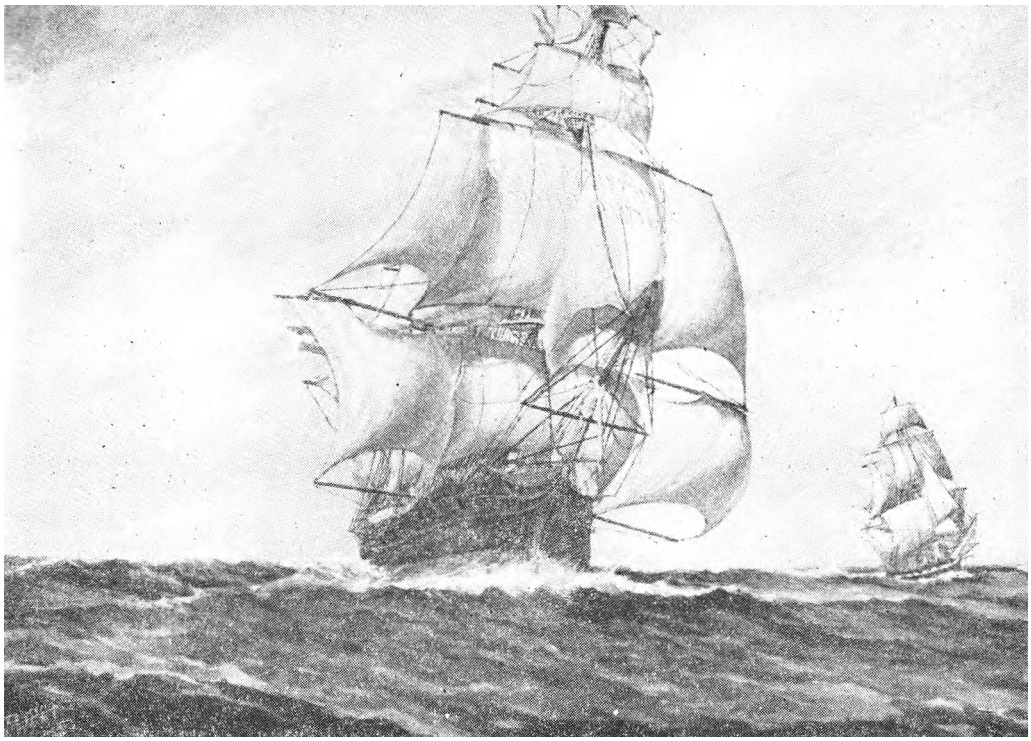
Defensa de los derechos argentinos sobre la base de documentos históricos

Presentación:

Papel obra de 1ª
92 páginas con ilustraciones
Tapas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, teléfono 31-1011, interno 27

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 2,40



FRAGATA A.R.A. "HERCULES"

(Y EL BERGANTIN "SANTISIMA TRINIDAD")

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

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

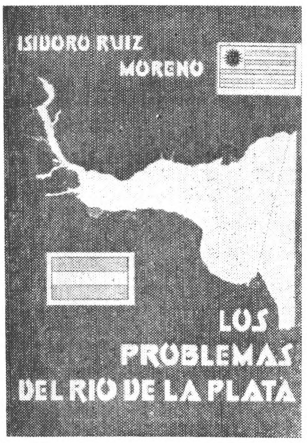
Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: 20 $ ley 18.188 el ejemplar.

●

Edición común:
4,50 $ 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.



ISIDORO
RUIZ MORENO

LOS PROBLEMAS DEL RIO DE LA PLATA

Enseñanza y doctrina que contribuyen al establecimiento de uno de los límites del Río de la Plata.

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

Presentación:
Papel obra de 1ª,
156 páginas
con tapas ilustradas en colores

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 4,20

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

COMUNICADO

El INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES informa a los señores socios que está en circulación el folleto décimosexto de las disertaciones pronunciadas en el INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS.

Los señores socios que deseen obtener un ejemplar del referido folleto deberán retirarlo de la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, desde las 14 hasta las 20 durante los días laborables.

Los suscriptores a las ediciones del Instituto recibirán, a vuelta de correo, el ejemplar correspondiente.

Las entregas llevarán carácter de obsequio.
El folleto contiene las siguientes conferencias:

- 400 años de vitivinicultura. La lucha de Cuyo contra el centralismo, del doctor Rodolfo Reina Rutini.
- El futuro de la nación en el mundo contemporáneo, del doctor José María Bolaño.
- La agricultura argentina, herramienta clave de un mundo económico que lucha por transformarse, del señor Jorge E. Kalledey.
- Chocón – Comahue – Tennessee, del doctor Idalberto Raúl Mallo.
- Poder constitucional y gobierno "de facto", del doctor Camilo J. Muniagurria.

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.

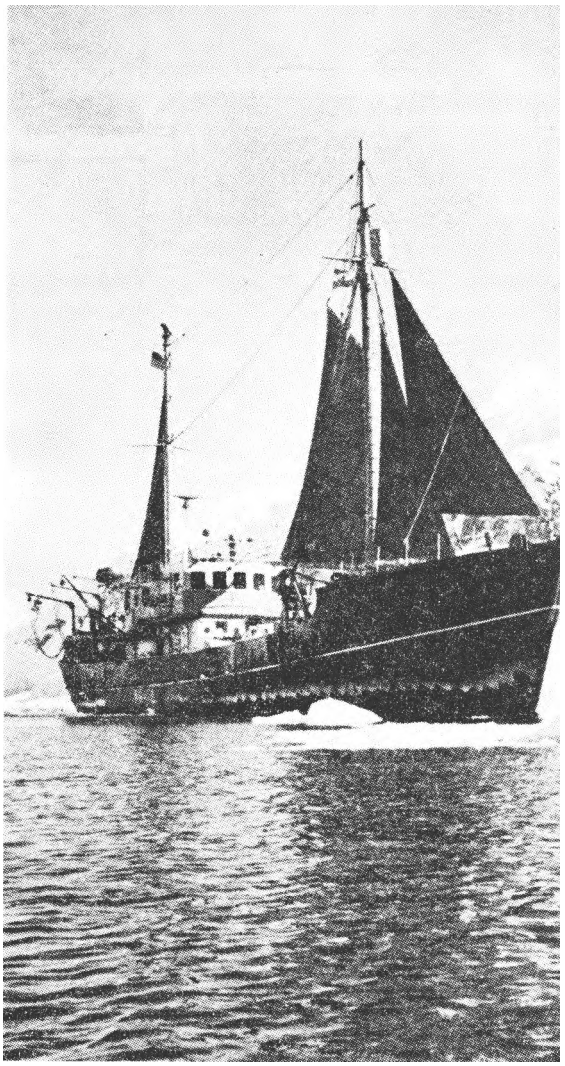
Su adjudicación se hará anualmente y considerando los artículos publicados en el respectivo año.

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.

LA EXPLORACION CIENTIFICA DEL MAR



Por el Contraalmirante
RODOLFO N. PANZARINI

Conferencia dada en la Academia Nacional de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Buenos Aires, el 27 de agosto de 1970, con motivo de las Sesiones Científicas "Doctor Abel Sánchez Díaz".

A esa delgada, muy delgada, película líquida que cubre la mayor parte de la superficie de nuestro planeta y que, sin embargo, ha significado tanto y tanto significa en la vida del hombre y de la Tierra misma, llegando tal vez, según se intuye, a que el destino de la hunidad —que hacia ella mira angustiosamente esperanzada de encontrar allí amparo a muchas de las amenazas que se ciernen sobre su futuro— se vea ineludiblemente ligado a ella, la llamamos el "mar" o el "océano".

Al hombre se ofrece como una gran vía de comunicación universal casi sin restricciones, como una fuente de alimento que es rica e inagotable, como un abundante depósito de productos de utilidad industrial y agrícola, y como el escenario de la más apasionantes aventuras y el motivo de elevada inspiración científica y artística. Como región en la que son posibles el transporte y la cosecha, hubo de adquirir el mar una importancia cultural, comercial y militar que valoraron todos los pueblos del mundo, llegando a estimarlo como elemento esencial en el intercambio de ideas, la difusión de la cultura, la economía, el acercamiento de las naciones, la estrategia y la política y a considerar cuán fundamental les era estudiarlo a medida que fue haciéndose patente la significación del impacto de las cosas de la naturaleza en el hombre para su bienestar y progreso, o su infortunio y estancamiento.

Por ser un medio accesible a todas las banderas ha creado —frente al adelanto de las comunicaciones y el desarrollo creciente de las actividades humanas— coincidencias y encuentros de intereses que han llevado a alianzas y conflictos, a acuerdos que originaron las normas del derecho internacional marítimo y a rivalidades que hicieron de él un teatro de competición y lucha del cual esperan sin embargo, tocias las naciones, poder extraer el provecho que habrá de satisfacer las necesidades continuamente aumentadas que impone la expansión demográfica, cultural y tecnológica del mundo actual.

Tal cosa no podrá empero cumplirse sin que se haya logrado antes el conocimiento, amplio y profundo, de la naturaleza del mar como sólo puede proporcionarlo la investigación científica que, en virtud de la índole propia del océano, debe descansar en gran grado en la colaboración internacional; con lo cual su estudio puede ser un motivo que habrá de contribuir a una mayor comprensión entre los distintos pueblos del orbe empeñados en el logro, de interés común, de hacer factible obtener de él todos los beneficios que puede brindar.

Los diversos aspectos prácticos que señalan cuál es desde el punto de vista utilitario la importancia del mar para el hombre, son tema vinculado al que concierne a esta exposición, pero que merece ser tratado por separado. Nos ocuparemos aquí de considerar al mar como una de las grandes manifestaciones de la naturaleza, motivo de la atención de la ciencia, como esa actividad del intelecto humano por la que se procura llegar a saber, en este caso, cuáles son y cómo son las cosas, las propiedades y los procesos que pertenecen al océano.

Cabe entonces apuntar, primero, que la significación que el océano tiene para la Tierra es la que resulta de su gran influencia sobre los fenómenos atmosféricos que comportan el tiempo y el clima, debido a la magnitud de la energía que en forma de calor y a la cantidad de agua que en el estado de vapor entrega al aire; sobre los procesos geológicos, por el monto de los productos de la erosión que recibe de la tierra llevados por los vientos y arrastrados por los ríos o como resultado del batir de las olas contra las orillas; y sobre el desarrollo de la vida que, en virtud de las condiciones favorables que para ella en él se brindan, se manifiesta en su seno, en las playas que baña y en el fondo que cubre con sorprendente abundancia y muy grande diversidad.

Y ha sido en el propósito de justipreciar esa significación que la exploración científica de la región que la provoca y que es la más vasta del mundo, ha aportado al saber humano durante los últimos cien años ese conocimiento de la naturaleza de los mares que ha hecho palpar las tantas posibilidades provechosas al hombre que ellos guardan en sus aguas, su fondo y su fenomenología.

Las grandes dificultades a que ha debido hacer frente la investigación oceánica por la complejidad de los procesos que se verifican en el mar, en un juego de acción recíproca con los que ocurren en la atmósfera que lo cubre, en la tierra que lo limita por debajo y en su rededor y en la comunidad viva que lo habita; por la influencia que ejercen los acaecimientos distantes en el espacio y en el tiempo allí donde se la lleva a cabo; y por la inmensidad y la índole agresiva de los océanos; ...no han sido del todo superadas. Pero el reflorecimiento que desde principios de esta segunda mitad del siglo en que

vivimos, a la que da carácter la transformación en explosión de la llamada revolución científica, ha experimentado la disciplina que se ocupa de indagar el mar, auxiliada por el gran desarrollo tecnológico que le ha brindado nuevos y muy perfeccionados instrumentos, ha invitado a una más amplia y más intensa actividad en el campo del estudio científico del océano que absorbe la atención y mueve los afanes e inquietudes de quienes, en muchas partes del mundo, se sienten responsables del cuidado de que es digno y merece todo aquello que reviste importancia para la humanidad.

Y tanto como para que, después de la estimulante experiencia del Año Geofísico Internacional de 1957-58, se haya planeado llevar a cabo durante los próximos diez años una gran empresa que, con el nombre de "Década Internacional de Exploración Oceánica", abordará de manera coordinada, con la participación de muchos países, el estudio de cuestiones relacionadas con la geología y los recursos inanimados del mar, la biología y sus bienes vivientes, la física y el pronóstico ambiental, y la geoquímica y los cambios del entorno oceánico; destinada a multiplicar el conocimiento científico de las tantas cosas, seductoras y tremendas, del mar respecto de las cuales el curso acelerado de la historia de esta época fabulosa de la que participamos, nos presentará en un futuro tal vez muy cercano, demandas ineludibles. Será una nueva escalada para estrechar el horizonte de nuestra ignorancia que, en dramática paradoja, se expande con cada nuevo avance; será un asalto de más amplio propósito y desmesurado en sus medios y en su temática respecto de las históricas expediciones, inglesa del «Challenger» de 1872-76, y alemana del «Gazelle» de 1874-76, alrededor del Globo pero gobernado, como lo fueron ellas, por el mismo signo con que está marcado el porvenir de la investigación científica que proporciona abundantemente a sus servidores ricas e inesperadas recompensas sólo cuando el conocimiento es buscado por el conocimiento mismo, siguiendo las normas que definen como genuina a la metodología científica, estableciendo que en ella cabe: no elaborar hipótesis innecesarias, no aceptar conclusiones no verificadas, someterlo todo a las más rigurosas pruebas, no guardar secretos, no intentar monopolio alguno, darse a la labor íntegra, sencilla y modestamente, y no servir a más fin que al de extender el conocimiento[1].

Otro ejemplo de la importancia que, en los círculos científicos de la más alta jerarquía, se asigna a la investigación del océano lo ofrece el hecho de que, para la XV Asamblea General de la Unión Geodésica y Geofísica Internacional a celebrarse en Moscú el año próximo, de 31 simposios científicos sobre bien definidos temas correspondientes a 13 disciplinas diferentes que se ha programado llevar a cabo en

[1] WELLS, H. G.: *The Outline of History,* 1920,

98 sesiones, conciernen a la oceanografía 4 simposios sobre: "La expansión del fondo del océano", "El balance hídrico de las bahías marinas semicerradas", "La interacción entre el mar y el aire", y "La contaminación del aire y el agua", a desarrollarse en 13 sesiones.

Del propósito de estudiar los mares surgió durante el siglo pasado una de las más modernas ciencias, la oceanografía, que es el conjunto de disciplinas por las que se investigan las cosas y las propiedades del océano y los procesos que en él y sus límites se verifican, así como la influencia que esos procesos y propiedades ejercen sobre los medios que le son adyacentes, procurando comprender las causas que los originan, los alteran o les ponen fin; y que se reconoce como hallándose integrada por cuatro ramas que denominamos "oceanografía física", "geología marina", "oceanografía química" y "biología marina", que tienen como base común la naturaleza del medio ambiente del cual indagan sus cosas, particularidades y ocurrencias en los aspectos físico, geológico, químico y biológico.

Para satisfacer su objeto la oceanografía se vale, haciendo uso de la matemática, la física, la química, la meteorología, la geología y la biología, de la investigación empírica y teórica así como, en cierto modo, de la experimentación controlada; basándose la primera en la realización de observaciones y mediciones sobre el terreno, la segunda en la aplicación del razonamiento a partir del conocimiento científico existente, y la tercera en la determinación de los resultados que proporcionan los modelos con los que se trata de imitar la naturaleza en forma condicionada.

La inmensidad, la hostilidad e indocilidad, y la complejidad del portentoso escenario que ofrece el mar, intercalan vallas un tanto infranqueables a la porfía del hombre por saberlo todo; de donde se hace difícil, cuando no imposible, lograr de los modelos respuesta cierta a los interrogantes que se les presentan, o arribar a conclusiones precisas o aun aproximadas a partir de los planteos teóricos simplificados, o comprender claramente, del examen de las observaciones hechas, cuál es y cómo es el mecanismo que establece un cierto panorama y lo modifica.

Parecería entonces que el camino recomendable a seguir es el de intentar fijar preguntas acertadas, cuya contestación ha de ser indagada en los frutos de la especulación razonada, del trabajo experimental y de la cosecha de datos que proporcionan las mediciones, las muchas mediciones que cabe hacer y que nos permiten analizar y llevar ahora a cabo en el seno de las aguas, en el fondo, en la superficie del océano, y por encima de ella aunque no todavía con gran exactitud en algunos aspectos ni en relativamente breve tiempo, el

instrumental refinado, automatizado y seguro que ofrece el desarrollo técnico moderno.

Pero en la consideración de todo tópico, la oceanografía parte de la aceptación de cuatro principios que para sus especulaciones toma como base y que revisten, por lo tanto, el carácter de fundamentales para el estudio de los procesos naturales del océano. Se los llama "de la unidad de las ciencias del mar", "de la constancia de la composición del agua de mar", "del equilibrio dinámico" y "de la continuidad de los océanos".

El primero establece que, siendo el océano un complejo de cosas, propiedades y procesos que corresponden a lo inanimado y a lo que tiene vida, que se afectan recíproca y simultáneamente así como se afectan de igual modo con aquellos que pertenecen a la tierra y a la atmósfera con las que el mar está en contacto, en el estudio de las cuestiones oceanográficas no pueden separarse simplemente los diferentes problemas por el hecho de aparecer como correspondiendo a la física, la geología, la química o la biología, con lo que queda dispuesto que al considerarlos cabe tener siempre presente la existencia de las muy estrechas relaciones de dependencia que hay entre las diversas facetas de todo cuanto ocurre y todo cuanto hay en el agua, en el fondo y en el aire.

El principio de la constancia de la composición del agua de mar dice que deben tomarse como constantes las abundancias relativas de las principales sales disueltas en ella, independientemente de la concentración total, con lo que la determinación de la cantidad de una de ellas en una muestra de agua permite saber la de todas las demás.

El tercero, el del equilibrio dinámico, señala que los procesos naturales del mar se desarrollan de modo de alterar las condiciones existentes, unos en un sentido y otros en el sentido opuesto, manteniéndose así en un cierto estado de equilibrio las dichas condiciones; pero siendo, sin embargo, de observar que ello vale sólo para grandes volúmenes de agua considerados en períodos de tiempo largos ya que, en otros casos, pueden verificarse variaciones circunstanciales que descubren, en cambio, un estado de desequilibrio.

El último principio, o sea el de la continuidad de los océanos, afirma que todos ellos y las distintas partes que los componen tienen sus aguas libremente comunicadas entre sí y que en cada uno se cumplen los otros tres principios fundamentales.

Si han de estudiarse las cosas y las propiedades del océano, y los procesos naturales que se verifican en él y sus límites, cabe precisar cuáles son ellos y mencionar, por lo menos de manera muy general y hasta donde alcanza nuestro conocimiento actual, cuáles son los rasgos que de cada uno sobresalen.

De las cosas, la primera que atrae nuestra atención es, desde luego, el agua del mar. Pero no la llaman menos las plantas y los animales, minúsculos y gigantescos, que la pueblan; las orillas y el fondo con sus playas, sus acantilados, sus cordilleras, sus valles, sus planicies y sus volcanes, que la contienen; los hielos que la embozan o la surcan; y el aire de la caja baja de la atmósfera que acaricia o abofetea su superficie con hálito glacial o ardiente.

El agua, que se presenta, hemos dicho, como una muy delgada película sobre la faz de nuestra Tierra porque, siendo la profundidad media del océano de unos 3.800 metros, habría de tener un espesor de menos de un milímetro en un globo de 3 metros de diámetro, es cualitativamente una solución acuosa natural de gran complejidad físico-química, en la que hay sustancias inorgánicas y orgánicas disueltas y en suspensión, gases en disolución, y formas vivas vegetales y animales que también han de considerarse como formando parte de ella, porque afectan su composición química y algunas de sus propiedades físicas mediante su propia actividad biológica.

Sus propiedades físicas y químicas se exhiben en una gama muy amplia, porque la gran extensión del mar, de uno a otro polo, la somete a todos los climas y porque está bajo el influjo de los cambios que trae lentamente consigo el andar de las estaciones del año y, bruscamente, la evolución del tiempo atmosférico.

Y así van mostrándose diferentes, variando regional, estacional y diurnamente su temperatura, concentración de sales, contenido de gases, densidad, viscosidad, color, transparencia, alcalinidad y otras con la contribución en ello de la acción que proviene de su contacto con el aire, las orillas, el fondo, los animales y las plantas, y también el hielo; a través de los procesos del calentamiento, el enfriamiento, la precipitación, la condensación, la fusión del hielo, el escurrimiento desde tierra, el viento, la difusión y la mezcla, la actividad biológica, la congelación, la absorción de radiación, la evaporación, la advección, las reacciones químicas, la transferencia de gases con la atmósfera..., que actúan en conjunto y, por lo tanto, de manera muy complicada.

El océano ofrece mucho más espacio habitable para los organismos vivos que la tierra, no teniendo, como ella tiene, zonas prácticamente desprovistas de manifestaciones de vida como las regiones glaciadas del Artico y el Antártico y las cimas de las más altas montañas. Sus manifestaciones de vida, si bien relativamente escasas por debajo del límite hasta el que alcanza a penetrar la luz solar, son abundantísimas en la capa superficial de hasta unos 200 metros de espesor en la que moran, se reproducen, se desarrollan y mueren los componentes de una muy variada, rica y fascinante población florística y faunística,

que comprende los ejemplares de las más pequeñas formas de plantas y animales, así como los de las mayores que dentro de uno y otro reino existen sobre el planeta.

Las particularidades físicas y químicas de las aguas del mar, la gran extensión tridimensional del océano, y la naturaleza de las orillas y el fondo son tales, que ofrecen una muy grande variedad de condiciones ambientales que pueden alcanzar fácilmente los individuos mejor adaptados para estar en ellas, siendo así el océano un muy adecuado medio biológico en el cual el maravilloso fenómeno de la vida se desarrolla con la más señalada intensidad, la mayor diversidad de modalidades, y un dramatismo profundamente conmovedor con la participación de miles de millones de seres grandes y minúsculos, repulsivos y simpáticos, primitivos y evolucionados, de hábitos gregarios y solitarios.

Las orillas, de desarrollo caprichoso o monótono, de perfiles abruptos o suaves, de roca compacta o desmenuzable, desnudas o vestidas de sedimentos o vegetación exuberante, y el fondo llano o accidentado, firme o mutable, profundo o poco sumergido, tembloroso y volcánico o estable, rocoso o cubierto de espesas capas sedimentarias de origen terrestre, volcánico, orgánico, químico o cósmico, contienen las aguas del mar, de las que reciben el material con el que las rechazan y soportan de ellas el embate con el que éstas las arrasan.

El hielo que en las altas latitudes boreales y australes flota sobre el mar a merced de las corrientes y el empuje del viento, o que está adherido a la costa o tocando el fondo donde la profundidad es poca, procede de la tierra, de los ríos y del mar mismo, debido a su congelación. Ocupa grandes extensiones de él que tiene invadidas siempre o sólo durante una parte del año, modifica con su presencia la naturaleza de las aguas al enfriarlas y diluirlas, las excluye de su contacto con la atmósfera, y afecta desfavorablemente las características del mar respecto de los fenómenos radiactivos que le permiten actuar a modo de regulador termostático del clima.

El aire de la capa baja de la atmósfera, en íntimo contacto con la superficie del océano, queda vinculado al mar por una estrecha relación de intercambio que afecta notablemente a uno y otro por la transferencia de gases, agua, otras sustancias, calor y energía mecánica que acaban por modificar las condiciones existentes y generar muy significativos procesos que calificamos como propios de la atmósfera a unos y del océano a otros, pero que son, en verdad, el resultado de la interacción de ambos.

Todas estas cosas y sus particularidades, como hemos debido sugerir al citarlas y describirlas, están sometidas a un continuo cambio que es resultado de los fenómenos naturales que protagonizan la ma-

sa, la energía y la vida en sus diversas formas y modalidades, y que se ofrecen de manera tan variada como para que no sea posible mencionar aquí sino algunos de los más notorios.

Aquellos procesos que influyen en calentar, enfriar, diluir y concentrar las aguas del mar afectando su densidad, causan esos flujos horizontales y verticales, permanentes y variables, que establecen una circulación general de los océanos en superficie y en profundidad, a la que están asociados la turbulencia, la mezcla de aguas de diferente carácter y su traslado de una localidad a otras transportando calor, hielo, sedimentos suspendidos, sales y gases en disolución, y organismos vivos.

Pero también el viento es causa generadora del flujo de las aguas que, como el originado por las variaciones de la densidad, se desarrolla respondiendo a la influencia de la rotación terrestre, la viscosidad, la topografía del fondo, y los accidentes geográficos que se le interponen y lo encauzan.

La atracción de la luna y el sol, que produce el rítmico ascenso y descenso del nivel del mar que se conoce por el nombre de "marea", y las olas que incesantemente llegan a la orilla para volcarse sobre la playa de modo espectacular y turbulento, dan igualmente lugar a un fluir del agua.

Este tan típico proceso de la circulación marina se exhibe, entonces, como el complejo resultado final del concurso de muy diversas causas, actuando conjuntamente en diferentes escalas así cualitativa como cuantitativa y geográficamente, cuyos efectos se ven alterados por otras influencias naturales.

El mar es un medio eficaz para que se propague en él el sonido, que lo hace a mayor velocidad y con menor absorción que en el aire, aunque de manera acorde con las características propias del océano. Éstas resultan de los límites que fijan la superficie y el fondo en los que el sonido se refleja, de las variaciones de la salinidad, la temperatura y la presión que originan cambios en la velocidad y dirección de propagación, de la existencia de partículas inorgánicas en suspensión, organismos vivos y un rozamiento interno que dan lugar a la reverberación y la atenuación del sonido.

Los sismos y las erupciones volcánicas submarinas producen ondas de longitud y velocidad de traslación muy grandes que, cruzando los océanos como "olas sísmicas", dan lugar, al llegarse a las costas, al fenómeno de consecuencias catastróficas llamado "maremoto".

Muchas de las propiedades de la capa superior del mar, de un espesor del orden de los 300 metros, sufren variaciones regionales y temporales señaladas, porque son afectadas sensiblemente por los pro-

cesos que acaecen en la atmósfera. De análoga manera la atmósfera siente en su parte baja la influencia de los fenómenos propios del océano, con lo que resultan de ello significativos mecanismos en la interfaz mar-aire.

El océano recibe del sol, a través de la atmósfera, la radiación con la que se calienta e ilumina; el viento mezcla sus aguas superficiales y genera las olas que se propagan a muy grandes distancias como "mar de fondo" hasta alcanzar las costas frente a las cuales se vuelcan como "rompientes" y constituyen el fenómeno de la "resaca"; las lluvias hacen disminuir la concentración salina del agua y la absorción de oxigeno y anhídrido carbónico del aire hace posible la existencia de una flora y una fauna marinas riquísimas; los intensos fríos de las altas latitudes originan corrientes verticales, al dar lugar a una aumentada densidad del agua de la superficie *y* pueden incluso llegar a llevarlas a la congelación.

Recíprocamente, el mar entrega a la atmósfera en las regiones frías el calor almacenado en glandes cantidades en las latitudes bajas y transportado por las corrientes, la mayor parte del vapor de agua que ella contiene y cristales de sal, con todos los cuales se hace posible el desarrollo de los sucesos meteorológicos que definen las nubes, el viento, el trueno y el rayo, la niebla, la nieve, el granizo, la lluvia...

Arrastrados por los ríos, los productos de la desintegración de los constituyentes de la tierra se vuelcan en el mar para ser llevados por las corrientes y desplazados por las olas hasta ser depositados sobre las orillas y el suelo oceánico, como lo son los que proceden de las erupciones volcánicas volando con el viento, los restos de las plantas y los animales muertos que precipitan desde las aguas superficiales, los que provienen de las reacciones químicas que se verifican en el seno del mar, los que resultan del volcanismo submarino y el material que cae del espacio extraterrestre. Y sobre el fondo del océano se acumulan en capas de espesor variable que, a causa de la actividad volcánica de las dorsales medio-oceánicas, son trasladadas lentamente hacia las masas continentales, dando lugar al permanente rejuvenecimiento del suelo del mar.

Y, finalmente, cabe citar el extraordinario, cautivante y dramático proceso de la vida que comienza en la fertilidad del mar, representada por su contenido de las sustancias requeridas por las plantas para elaborar sus tejidos en las capas superficiales iluminadas por la luz solar que las penetra; continúa con su utilización como alimento de los componentes de la fauna minúscula que sirve a su vez de sustento a los animales más grandes, ofreciendo todos ellos en el mecanismo de su reproducción y desarrollo el emocionante espectáculo de ininterrumpidos éxitos y fracasos, los éxitos de las especies en su empeño por

sobrevivir y los fracasos de los individuos de los cuales, la gran mayoría, no logran siquiera nacer...; y termina con la desintegración de la materia otrora viva para cerrar el ciclo bioquímico del mar.

Hemos pasado revista, en términos generales, a las cosas, las propiedades y los procesos del océano que son notorios. Ellos constituyen los tópicos que son motivo de su investigación, para llevar a cabo la cual deberá poderse disponer de: un adecuado estado de ánimo, un plantel de personal de muy variadas calificaciones, una bien fundada organización, un conjunto apropiado de institutos, buques y otros vehículos dotados del instrumental conveniente y las instalaciones oportunas de carácter diverso.

Llamamos un adecuado estado de ánimo, al que resulta de comprender claramente que no puede haber progreso científico en el campo de las llamadas ciencias de la Tierra y de la vida, sin un conocimiento amplio y profundo de cómo es el mar; que la evolución de los sucesos históricos del mundo que está viviendo la humanidad de hoy, es fecunda en desafíos amenazadores para su futuro; que es en el conocimiento donde está la base para alcanzar el poder que ha de garantizar algún bienestar: que la adquisición de ese conocimiento demanda mucho tiempo y no se completa jamás; que estamos en tiempos de apremio que compelen a aprender primero, seguir aprendiendo y aprender ligero, porque las áreas de competición se han desplazado vertiginosamente de la región al mundo y del mundo al cosmos; que para el caso particular de la Argentina, como lo manifestamos en otra oportunidad [2], los factores todos que concurren a determinar el esfuerzo que ha de volcarse en el cumplimiento del trabajo oceanográfico, así como sucesos recientes y los que puede vislumbrarse depara el futuro, señalan la impostergable necesidad de proceder con acción intensa y no demorada.

Es de importante consideración el requerimiento de que se disponga de un plantel de personal calificado, especialmente en esto de querer escudriñar en los secretos del océano, porque para ello se necesita cubrir una amplia gama de aptitudes que van desde las que son propias del marinero hasta las que pertenecen al hombre de ciencia, abarcando todo el espectro de las especialidades artesanales, técnicas y científicas; y en ello nos encontramos frente a una gran escasez de potencial humano compenetrado del saber oceanográfico, tanto en el nivel técnico como en el científico. Cabe aquí también llenar con urgencia este vacío nuestro, por tratarse de un propósito que exige mucho tiempo para ser satisfecho, y más que en otros campos, porque en éste no basta el conocimiento si quienes lo poseen están desprovistos de una

[2] PANZARINI, R. N.: *Lugar de la oceanografía en la ciencia argentina*, en "Estrategia", n° 1, p. 191, Buenos Aires, 1969.

afición apasionada por las cosas del mar y la habilidad y el hábito físico de desenvolverse en el medio oceánico.

Durante el Primer Congreso Argentino de Meteorología a celebrarse próximamente, del 30 de setiembre al 4 de octubre venideros, presentaremos con algún detalle el bosquejo de un plan para la enseñanza de la oceanografía en nuestro ámbito universitario.

Una bien fundada organización quiere decir, en nuestro sentir, un conjunto de entidades administrativas en las que su palpitar y acción se basen en la aceptación de conceptos genuinos respecto del carácter de la investigación científica y de la naturaleza del océano, así como del aserto de que para que los resultados surjan, se acumulen y fructifiquen, aquélla debe proseguirse de manera permanente, sistemática y continua.

Los institutos oceanográficos deben estar organizados y equipados de modo de poder realizar la exploración científica del mar en forma integral, es decir, abordando los aspectos físicos, químicos, geológicos, biológicos y de interacción con la atmósfera, ya que así lo exige el carácter de unidad compleja que es propio del mar. Han de estar capacitados también para impartir la enseñanza en ambos niveles científico y técnico, y hallarse ubicados preferiblemente sobre el mar, para que los miembros de su personal y los estudiantes a ellos incorporados se encuentren en permanente contacto con el medio marino.

Entre sus instalaciones, tales institutos suelen, apropiadamente, contar con estaciones de observación en otras localidades costeras, facilidades destinadas a promover la cultura marina, como acuarios y museos públicos y, desde luego, con embarcaciones equipadas para el trabajo en el mar.

Los buques oceanográficos, por tener que responder a una finalidad tan especializada, habrán de reunir cualidades y satisfacer condiciones muy particulares, con lo que su diseño plantea al arquitecto naval un problema singular.

Para que su labor sea eficaz, es deseable que satisfagan los siguientes puntos: tener buenas cualidades marineras, estabilidad de plataforma, y obra muerta y superestructura bajas; ser de velocidad moderada, de andar sin vibraciones y silencioso, de buen gobierno a baja velocidad y de radio de acción grande; poder fondear en mucha profundidad y navegar en aguas con hielo; no tener tendencia a meter la popa al viento estando al garete y estar equipados para obtener la más exacta posición en el mar; disponer de mucho espacio libre en cubierta y para alojamientos y almacenaje; contar con los medios necesarios para el trabajo científico en las disciplinas correspondientes a la atmósfera, la superficie, el seno del mar, el fondo y el substrato del suelo oceánico, además de las referentes a fenómenos naturales de carácter más ge-

neral, como los vinculados a los campos gravitacional y geomagnético; estar dotados de laboratorios, gabinetes, talleres, depósitos, cámaras trías y los materiales, instrumentos y embarcaciones menores aptos para cumplir las tareas científicas propias de la investigación oceánica.

Así equipados, estos buques desarrollan su trabajo haciendo, por ejemplo, mediciones a diferentes profundidades y desde la superficie hasta el fondo, de la temperatura, las corrientes, la intensidad de la luz, y la velocidad del sonido en el agua; extrayendo muestras de agua, también de diferentes profundidades, para determinar con ellas el tenor de sales y gases disueltos; capturando con redes especiales de malla muy fina en rastreos verticales y horizontales los organismos pequeños de los mundos vegetal y animal que pertenecen al "plancton"; obteniendo muestras de la superficie del suelo del mar, perforándola para sacar probetas de sedimentos de hasta más de 20 metros de largo y midiendo temperaturas para calcular el calor transferido al mar a través del fondo; detonando cargas explosivas cuyo sonido, captado desde otra posición, permite calcular el espesor de las capas sedimentarias depositadas sobre el fondo; rastreando a diferentes niveles y sobre el fondo mismo para atrapar ejemplares biológicos; registrando continuamente la profundidad para hacer el trazado de la topografía submarina; midiendo los valores de los campos de gravedad y del magnetismo terrestre; anotando los datos que definen el movimiento ondoso de la superficie del mar y el estado de la atmósfera; y fotografiando la superficie del suelo oceánico.

Todos los ciatos y el material así coleccionados, analizados y estudiados en el laboratorio y el gabinete, proveen la información básica para llegar a conclusiones respecto de cómo son, cómo están distribuidas y cómo varían las cosas y las propiedades del océano, y cómo se desarrollan los diversos procesos marinos, cuáles son las causas que los motivan y cómo están relacionados entre sí.

Otros medios modernos para la exploración del mar están representados por los "batiscafos", los "minisubmarinos", las "boyas laboratorio", las "torres de investigación oceanográfica", las "boyas de registro y trasmisión automática de datos" y la técnica del buceo autónomo empleando los llamados "hombres-rana".

El carácter universal del mar y la necesidad de una colaboración estrecha para que sea posible el progreso en la conquista del conocimiento de su naturaleza, han conducido a la creación de un cierto número de organismos internacionales, intergubernamentales y no-gubernamentales, destinados a estimular y coordinar la actividad oceanográfica en escala mundial o regional.

Dentro de los primeros son de mencionar la Oficina Hidrográfica Internacional, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental depen-

diente de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), el Departamento de Pesquerías de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y el Grupo de Hielo en el Mar de la Organización Meteorológica Mundial.

A los segundos pertenecen el Consejo Internacional Permanente para la Exploración del Mar, la Asociación Internacional de las Ciencias Físicas del Océano como parte de la Unión Geodésica y Geofísica Internacional, la Sección de Oceanografía de la Unión Internacional de Ciencias Biológicas, la Comisión de Geología Marina dentro de la Unión Internacional de Ciencias Geológicas, el Comité Científico para la Investigación Oceánica dependiente del Consejo Internacional de Uniones Científicas, el Grupo de Oceanografía del Comité Científico para la Investigación Antártica, también del Consejo Internacional de Uniones Científicas, y el Subcomité de Productividad Marina del Comité Especial para el Programa Biológico Internacional con igual dependencia orgánica.

Es muy amplia e importante la labor que cumplen estas organizaciones en obsequio de las ciencias del mar, cubriendo los más variados aspectos, cuales son los de la enseñanza, la programación y tipificación de la investigación, la realización de expediciones, la publicación de resultados científicos, la celebración de congresos y conferencias, la ayuda financiera para el cumplimiento de proyectos científicos, la centralización de datos y la difusión de la información oceanográfica.

A modo de ejemplos de esta labor citaremos sólo dos cuestiones que, entre otras que pudieran elegirse, nos parecen ser muestras apropiadas de la proyección mundial que tienen las problemas que pueden plantearse en la investigación científica del océano.

Una es la del deterioro del ambiente natural, para entender en la cual el Consejo Internacional de Uniones Científicas acaba de crear un Comité Científico sobre Problemas del Ambiente y la Unión Geofísica Norteamericana un Comité sobre la Calidad Ambiental; y la otra la tocante a los maremotos, que fueron discutidos en un simposio organizado por la Unión Geodésica y Geofísica Internacional celebrado en octubre de 1969.

Algunos de los conceptos expresados en relación con la contaminación de las aguas oceánicas y costeras, que se califica de amenaza de carácter global, establecen que los efectos de una contaminación localizada pueden persistir lo suficiente como para que la circulación atmosférica y oceánica los extienda al mundo entero; que las consecuencias inhibidoras de los plaguicidas sobre el fitoplancton marino podrían conducir a una disminución del oxígeno en escala global; que el rápido aumento de anhídrido carbónico en la atmósfera desde

el comienzo de la revolución industrial puede significar un aumento general de la temperatura y un cambio del clima, pero dependiendo ello del intercambio de este gas entre el mar y el aire; que el progreso de la tecnología está originando nuevos desechos que, arrastrados por los ríos o los vientos, habrían de agregar al océano sustancias que son ajenas a su carácter con consecuencias insospechadas, especialmente en las aguas costeras, que son la mayor fuente de los recursos pesqueros; y que teniendo el océano una influencia universal sobre el medio ambiente mundial, juega un papel capital en la interación de todos los ecosistemas, planteándose entonces el interrogante de cuáles podrían ser, a largo plazo, los efectos de la contaminación del mar sobre la atmósfera, el clima y el hombre.

La cuestión de las peculiaridades de los maremotos, que ocasionan, tantos desastres, fue considerada a la luz de recientes resultados logrados de la investigación empírica y teórica, del progreso hecho en la construcción de nuevos instrumentos de medición, de la aplicación de métodos útiles para su predicción y la difusión de alertas, y del uso de modelos para el estudio del fenómeno, proponiéndose realizar el año próximo, con el patrocinio de la Unión Geodésica y Geofísica Internacional, un simposio interdisciplinario sobre maremotos y terremotos.

Nuestro país goza de una situación geográfica de excepción en el llamado "hemisferio oceánico" del Globo, adquiriendo por ello todos los caracteres que definen la insularidad. Su extendido litoral marítimo se desarrolla frente a un dilatado océano, cuyas aguas lo bañan fluyendo por sobre una plataforma continental de poco común vastedad que es escenario de muchos procesos oceanográficos que, combinada o aisladamente, ofrecen a la investigación científica innumerables posibilidades para desarrollar una labor fecunda.

Llevarla a cabo con incrementada intensidad será obra seria y elevada que obligará la gratitud de nuestros herederos. No hacerlo, equivaldrá a no estar a tono con la realidad de nuestra geografía y a capitular ante uno de los grandes desafíos de la historia de los que ella suele brindar raras oportunidades. Este que ha lanzado ahora bajo la forma de un estallido fulgurante del avance científico y técnico tendrá, como lo tuvieron otros, intuimos, su término del cual quedará un balance, tal vez dramático, con la humanidad dividida en dos grupos: uno formado por los que han sabido recoger el reto, el otro constituido por los que han desaprovechado la coyuntura.

Los de aquél, opulentos y elevados, los de éste, insignificantes y miserables... hasta que la experiencia repetida de siglos de tragedia enseñe, cabe esperarlo, a construir un mundo en el que todos puedan disfrutar de un vivir libre de zozobra.



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

Los Principios de la Guerra y la Subversión Urbana

Por el Teniente de Navío I.M.
CAMILO R. MILANO



I, - Introducción

Desde que el ser humano constituyó la primera pareja —iniciando la relación social— hasta nuestros días, toda su actividad se ha visto constreñida por determinadas convenciones, que han conformado sistemas de normas, específicamente humanas, basadas en la ética inmutable que deriva del derecho natural.

Así es como las distintas épocas y las diferentes culturas nos permiten observar cómo esos modos preceptivos, particulares de cada momento y lugar históricos, han ido configurando las pautas de conducta aprobadas socialmente.

Tanto en los grupos primarios, como la familia, como en aquellos grupos secundarios de mayor nivel de complejidad, como el Estado, existen leyes que regulan la actividad interna de esos grupos y encauzan o canalizan su interrelación e interdependencia con los demás grupos de los distintos niveles y sectores, dando lugar a las múltiples comunicaciones sociales en toda la gama de sus posibilidades.

Ahondar más en la búsqueda del origen, las causas y los fines de las conductas aceptadas en las distintas coyunturas históricas que enfrentaron el hombre y la sociedad, sería incursionar en campos que escapan al objeto del presente estudio.

Sin embargo, consideramos preciso establecer, como motivo de reflexión, la introducción precedente, ya que nos servirá como hipótesis de trabajo.

La guerra, como actividad humana multitudinaria, no escapa del rigor que emana de las consideraciones efectuadas.

Evidentemente, la guerra es una actividad del hombre que se ha manifestado durante toda su historia y que, paralelamente a la política, ha sido un elemento permanente y fundamental en la existencia de los Estados y las sociedades, determinando, en la mayoría de los casos,

el devenir y la supervivencia misma de los pueblos. Estudiosos de la guerra que intentaron encontrar las normas comunes a la mayoría de las situaciones conflictivas donde estaba presente el poder militar, llegaron a establecer lineamientos generales para la conducción de las operaciones.

2.500 años atrás, un filósofo chino de nombre Sun Tsu, enunció las proposiciones que sirvieron de guia para las primeras acciones bélicas organizadas.

Podemos decir, sin temor a equivocarnos, que éste fue el primer pensador de la humanidad que estableció criterios para el logro de objetivos político-militares, que sirvieron para cualquier circunstancia propia de la época en que él vivió y que aún siguen teniendo vigencia en nuestros días.

El advenimiento de sucesivos conflictos armados y la consecuente aplicación de renovados medios de combate, dio lugar al surgimiento de estrategas de la guerra que aportaron reglas adecuadas para la conducción de las operaciones militares, acordes con las exigencias derivadas de sus características específicas.

Esos principios han sido aplicados conscientemente desde hace aproximadamente 150 años por los jefes de los más disciplinados ejércitos, que los han tenido como fundamentos orientadores de su doctrina militar.

El carácter de los mismos ha sido motivo de permanente discusión entre los teóricos y estrategas. Su nombre o denominación es uno de los aspectos formales que ha generado disidencias: algunos autores los denominan factores; Liddell Hart, por ejemplo, los llama axiomas; Napoleón los denominaba máximas; otros, fundamentos, y la mayoría, simplemente principios.

La discusión no se agota en razones formales, sino que se extiende a asuntos esenciales, como son su valor intrínseco como base de conocimiento, y su utilidad instrumental efectiva en la conducción de la guerra. En este sentido, los ataques más comunes que se les han formulado se basan en su generalidad o ambigüedad, categorismo o determinismo, exceso o defecto de exclusividad, contradicciones internas, anacronismo o desactualización histórica, etc.

Las consideraciones precedentes han llevado a formalizar diversos criterios de enunciación.

Por ejemplo, Sun Tsu proponía quince principios, Napoleón llegaba a enumerar ciento cinco máximas, Clausewitz se limitaba a formular siete, Nelson empleaba diez principios tácticos y Liddell Hart estableció inicialmente seis axiomas, que posteriormente se sintetizaron en dos principios: sorpresa y flexibilidad.

Otros autores indican que sólo existe un principio de guerra, el del objetivo; argumentan que no existiendo objetivo no tienen vigencia los otros principios, interpretando que éstos son factores de menor jerarquía y que constituyen simples métodos contribuyentes para conquistar el objetivo.

Las digresiones efectuadas acerca de los principios de la guerra no tienen por objeto hacer un análisis crítico de los mismos, sino establecer ciertos límites de referencia y puntos de vista para encarar el tema.

II. - Los principios de la guerra convencional

Los principios de la guerra que se han mantenido a través de las distintas épocas y que aún tienen vigencia en la mayoría de los ejércitos modernos, son:

1. *El Objetivo:* El objetivo final de toda guerra es la destrucción de las fuerzas armadas del enemigo o de su voluntad para luchar: en consecuencia, toda operación militar tiene un objetivo material claramente definido.

El principal principio de guerra es el objetivo, dado que sin un objetivo en vista los otros principios no tienen aplicación.

2. *La Ofensiva:* La acción ofensiva posibilita mantener la iniciativa y necesariamente involucra la libertad de acción, que normalmente otorga el tiempo necesario para planificar y ejecutar las acciones requeridas para el cumplimiento de la misión.

La ofensiva adquiere un valor fundamental, ya que es la única forma para lograr una decisión final contra el enemigo. Asimismo, adquiere especial importancia por el efecto beneficioso que ejerce en la moral de las tropas propias.

3. *La Sorpresa:* La sorpresa consiste principalmente en la capacidad de emplear el poder combativo contra el enemigo en el lugar, oportunidad y modo, que impida a éste una reacción previsible. La sorpresa permitirá vulnerar la seguridad del enemigo y en consecuencia facilitará que fuerzas inferiores obtengan una superioridad local que abra las puertas a la victoria.

4. *La Masa:* El principio de la masa significa efectuar la mayor concentración de poder combativo sobre el lugar y el momento oportunos, a fin de contribuir al logro del objetivo.

5. *La Maniobra:* La maniobra es el movimiento necesario para desplazar todos los medios de combate, con el objeto de lograr la

disposición de los mismos en una situación favorable con respecto al enemigo. Sin embargo, debe tenerse especialmente en cuenta que la maniobra no sólo debe ser ejecutada considerando los factores tiempo y espacio, sino que además debe ponerse especial atención en mantener la seguridad exigida para retener la libertad de acción.

6. *La Economía de Fuerzas:* La economía de fuerzas está en el empleo racional de las fuerzas mínimas necesarias para cumplir una misión o lograr un objetivo con el máximo de eficacia y de seguridad compatible con la situación. La aplicación de este principio permite elegir correctamente las principales direcciones o los centros de gravedad de las operaciones, así como emplear el poder combativo en otros lugares no decisivos, contribuyentes a la concreción del propósito ulterior.

7. *La Seguridad:* Las medidas de toda índole que permitan negar información al enemigo sobre nuestras propias fuerzas, prevenirnos de la sorpresa y mantener la propia libertad de acción, contribuirán a dar seguridad a las fuerzas.

8. *La Unidad de Mando:* La unidad de mando permite la acción mancomunada de todas las fuerzas, en vista de un propósito común. Existen diversas formas de coordinar las operaciones, aunque lo importante es destacar que el propósito final es lograr el máximo rendimiento con el mejor empleo de los medios disponibles.

9. *La Simplicidad:* La sencillez que debe existir en todos los aspectos de la organización y actividades de rutina de una fuerza militar, debe ser cumplida también a través de las directivas, planes y órdenes que ponen en ejecución las operaciones previstas.

Sin embargo, es importante destacar que es en el propio desarrollo de las operaciones donde debe concretarse fundamentalmente este principio tan importante para la conducción y la ejecución de la acción.

10. Asimismo se consideran con frecuencia como un principio de guerra las disposiciones de toda naturaleza que se adoptan para permitir la preparación y alistamiento del personal y los medios, a fin de posibilitar la oportuna y eficaz participación de las fuerzas en combate. (Incluye organización, personal, administración, instrucción y adiestramiento, logística, etc.).

III.- Las estrategias revolucionarias comunistas

La revolución armada comunista responde a tres modelos básicos de acción: el ruso, el chino y el cubano. El prototipo de acción revolucionaria rusa, surge como un desarrollo de la experiencia de la re-

volución rusa de octubre de 1917, y se caracteriza principalmente por la acción en las principales ciudades, eligiendo como objetivos los puntos vitales de las mismas, y sus modos de acción se caracterizan por la sorpresa, la rapidez y la eficacia de las operaciones —golpes de mano, sabotajes, terrorismo, etc.— ejecutadas por un número limitado de activistas especialmente adiestrados para cubrir esa finalidad.

El modo chino responde a la experiencia de Mao Tse Tung en la conquista del poder que se concretó en 1949; esta forma de actuación revolucionaria se caracteriza por llevar la lucha al campo, con la participación del campesinado y de activistas, en operaciones con dispositivos carentes de retaguardias y de flancos, donde la movilidad y la sorpresa permiten ataques y retiradas rápidos, con pequeñas concentraciones de poder y gran dispersión de efectivos. Las principales reglas de acción exigen, como requisito previo, conquistar el apoyo de la población civil como factor fundamental del éxito.

La estrategia cubana, fundada en una frase de Fidel Castro —convertir a la cordillera de los Andes en la Sierra Maestra de América— fue llevada al campo doctrinario de la guerrilla y concretada en la actividad revolucionaria por el "Che" Guevara. La concepción que éste tenía del "foquismo" en la guerrilla rural, fue ensayada en distintos lugares de América, fracasando en todos ellos, y en particular —con una resonancia que alcanzó niveles internacionales— en el vecino país de Bolivia.

Tomando elementos propios de cada uno de estos tipos de acción revolucionaria, surge un nuevo estilo de guerrilla: la guerrilla urbana. Cabe señalar que muchos marxistas-leninistas se han referido al tema con amplitud; sin embargo, el que se destaca por la expresión de sus ideas de una manera relativamente concreta y accesible —aunque carente de rigor sistemático— es Carlos Marighela, que escribió su ya conocido *Minirnanual del guerrillero urbano.*

Proliferan también numerosos documentos que hablan sobre organización, estrategias, tácticas, técnicas, procedimientos y disposiciones particulares para la conducción de la acción en vista de los objetivos y fines de la guerra revolucionaria.

IV. - Los principios de guerra de Mao Tse Tung

Ninguno de los líderes comunistas —Marx, Lenin, Stalin— estableció una auténtica y propia doctrina de guerra, con excepción de Mao Tse Tung, quien formuló una estrategia militar adecuada a las condiciones y necesidades de la China.

Mao Tse Tung tomó mucho de las premisas y principios de Sun Tsu, consecuente con la idiosincrasia del pueblo chino, y estableció

formas de conducción —subordinadas a su ideología— con un grado de simplificación y vulgarización tales, que configuran verdaderos "slogans" de la revolución comunista.

Entre los consejos que componen su vasta producción doctrinaria se destacan los llamados *Diez principios de guerra básicos,* los cuales en versión actualizada se pueden resumir así:

1. *Principio del Objetivo:* Su finalidad básica es lograr la destrucción del enemigo.

2. *Principio de la Ofensiva:* Ya que el fin principal de la guerra es aniquilar al enemigo, la ofensiva, o sea el ataque, es el modo de acción más recomendable; inclusive cuando se efectúa una retirada o defensa debe asumirse una actitud ofensiva, no chindo al adversario la posibilidad de que la mantenga él mismo.

3. *Principio del Ataque Continuo:* Una vez iniciada la acción ofensiva, ésta debe mantenerse permanentemente, soslayando las dificultades humanas y materiales derivadas de la situación.

4. *Principio de la Aniquilación:* Acepta como preferible destruir a un enemigo que herir a diez; estratégicamente, es mejor aniquilar a una división enemiga que disminuir, neutralizar o derrotar a varias.

5. *Principio de la Sorpresa:* Para poder lograr este principio se deben aprovechar al máximo las situaciones más desfavorables del terreno y el clima, ya que éstas escaparán a la probabilidad de apreciación del adversario.

6. *Principio de la Concentración Móvil:* Tiene por finalidad compensar la diferencia del poder militar relativo, permitiendo que grupos pequeños y débiles puedan concentrarse en el punto más vulnerable del adversario en el momento oportuno.

7. *Principio del Combate durante el Movimiento:* Permite tomar al adversario en condiciones relativas desfavorables y facilitar la obtención de la sorpresa, apoyándose en el principio de la concentración móvil.

8. *Principio de la Autonomía:* El carácter de la organización y los modos de acción normales de la guerrilla, exigen el mayor grado de autonomía hasta de las unidades más pequeñas. Ésta es la razón por la cual las fracciones menores deben tener la mayor independencia, autosuficiencia y libertad de acción posibles para obtener el objetivo asignado.

9. *Principio de la Unidad:* Aunque el principio de autonomía exige independencia de las unidades tácticas, es necesario que los sucesivos

niveles establezcan los planes necesarios para coordinar las acciones en beneficio de la economía de fuerzas.

10. *Principio del Espíritu Militar:* Si bien no se descarta la necesidad de tener adecuados medios materiales, se asigna fundamental importancia al espíritu militar y a la voluntad de vencer. Desde el comienzo de la instrucción individual hasta los más altos niveles del adiestramiento, se insiste en forma especial sobre la necesidad de motivar adecuadamente a las unidades, a fin de cumplir este principio básico de la guerrilla rural.

V. - Los principios de la guerrilla urbana

Dado que esta forma de lucha no ha sido desarrollada en profundidad en nuestro país, por sobre los diversos tratados y manuales que les sirven de guía, los métodos empleados llevan una buena dosis de creación por parte de los grupos actuantes, aunque adaptando las experiencias foráneas al propio teatro de operaciones, a sus reales capacidades (organización, personal, medios) y a la fuerza y accionar de las fuerzas legales. Sin embargo, se destacan ciertos factores comunes que tienen fuerza de principios:

]. *El Objetivo:* En principio, el objetivo tiene para el guerrillero urbano un sentido tan claro como en la lucha convencional, aunque el objetivo ulterior —la conquista del poder político— ofrece un campo (le acción mayor que el de los objetivos materiales propios de una actividad militar. Existen objetivos inmediatos e intermedios, que escalonados conducirán al objetivo ulterior. Entre los objetivos inmediatos e intermedios resaltan, principalmente, las Fuerzas Armadas, de Seguridad, y Policiales, que componen la primera valla de resistencia al accionar subversivo. No obstante, existen otros objetivos menos tangibles, que son propios de la acción de propaganda y que consisten en la anulación de valores tradicionales, desprestigio de las instituciones, resquebrajamiento del cuerpo social, etc.

2. *Ofensiva:* La ofensiva es una de las condiciones fundamentales para el progreso de la guerrilla urbana. Si las fuerzas insurreccionales no actúan ofensivamente, están destinadas a la derrota.

El desarrollo de la ofensiva es imprescindible para retener la iniciativa. Asimismo, es de vital importancia que la ofensiva culmine en acciones exitosas y que las mismas se incrementen en forma progresiva en cantidad e intensidad. Tales efectos contribuyen a lograr la consolidación de la organización, la afirmación del adiestramiento y la moral de los cuadros, a aumentar el prestigio de las agrupaciones y, consecuentemente, a incorporar nuevos militantes.

3. *Sorpresa:* La ofensiva y la sorpresa son las características operativas principales del guerrillero urbano y son factores determinantes de sus modos de acción.

Un importante aspecto a tener en cuenta es el de la manera en que el enemigo descentraliza sus acciones a lo largo de la geografía urbana, como una modalidad contribuyente al cumplimiento de este principio.

La sorpresa es materializada fundamentalmente por acciones rápidas que le permitan golpear fuertemente y retirarse de inmediato antes de la llegada de las fuerzas del orden que, seguramente, en corto tiempo podrán concentrar sobre el lugar una mayor capacidad de combate.

4. *Inteligencia:* La necesidad de información es vital para la supervivencia y actividades del aparato insurreccional. La obtención de información es una de las principales tareas de una organización clandestina, que obliga a realizar una sistemática búsqueda de información de los objetivos potenciales que existen en la zona urbana, tanto aquellos de prioridad inmediata como los previstos para una situación futura.

En consecuencia, el desarrollo de un Servicio de Inteligencia constituye uno de los requisitos fundamentales de la guerrilla urbana. El mismo le permite obtener información detallada sobre el terreno de las operaciones, sobre las características particulares de nuestras propias fuerzas y sobre los puntos fuertes y débiles que presentan sus objetivos, a efectos de disponer de los datos necesarios para poder elegir el lugar y el momento oportunos para atacar en la circunstancia más favorable.

Sin embargo, lo más destacado de esta suerte ele principio es el "modus operandi" de los militantes ya que, con la cobertura que les ofrece el papel que desempeñan en su medio ambiente, realizan una permanente actividad de búsqueda en vista de sus objetivos revolucionarios.

5. *Seguridad:* La actividad de inteligencia se ve complementada con un riguroso cumplimiento de las normas de contrainformación, contrainfiltración y seguridad que exige la preservación de su aparato clandestino.

Ninguno de sus componentes debe ignorar las mismas y todos deben acatarlas estrictamente, con el objeto de lograr la mayor seguridad posible para cada uno, como para la organización toda. En tal sentido, desde que el militante es incorporado a la organización, se le crea una auténtica mentalidad en la concepción de la compartimentación y el secreto, imprescindibles para tener seguridad y contribuir a su libertad ele acción.

6. *Economía de Fuerzas:* La debilidad relativa de la guerrilla urbana la obliga a efectuar un racional empleo de su capacidad de combate evitando la lucha abierta, de manera tal de asegurarse el éxito de las operaciones, preservando a su personal y material en forma imperativa. Pero no solamente desde el punto de vista estrictamente material debe impedir todo tipo de desgaste o disminución de su capacidad, sino que, también desde el punto de vista del prestigio del movimiento, es imprescindible que su acción este acompañada del éxito total.

7. *Apoyo Popular:* El guerrillero urbano incluye dentro de sus reglas de acción principales, la necesidad de contar con el apoyo popular para el éxito de la revolución armada. En este sentido será común que la subversión seleccione sus objetivos tratando de no afectar los "intereses del pueblo", sino que, por el contrario, elija aquellos blancos que de algún modo son desagradables a la masa.

La acción armada será divulgada posteriormente mediante la propaganda, efectuada utilizando argumentos que satisfagan las expectativas populares o canalicen las ansiedades que las mismas tienen al respecto.

Por esta circunstancia, buscará realizar esfuerzos para no quedar marginado de ese apoyo popular, corno también para crear la iniciativa personal en la acción revolucionaria.

Así intentará conseguir, mediante hábiles transferencias psicológicas, imprimir a su acción un tinte nacionalista que lo identifique con el pueblo y sus aspiraciones.

VI. - Los principios de guerra en la contra-subversión urbana

1. *El Objetivo:* Los objetivos básicos de la guerra convencional, son las fuerzas armadas, su infraestructura industrial, sus líneas ele comunicación, su personal y, en definitiva, su voluntad de combatir. En la lucha contra la subversión urbana, para la selección de objetivos deben tenerse en cuenta las características organizativas y operativas del enemigo; en este sentido cabe destacar la clandestinidad de su organización y la actividad encubierta de sus componentes, que impiden o dificultan identificar al enemigo y a su infraestructura.

Sin embargo, la obtención de los objetivos materiales no agota la acción de la fuerza militar y del Estado de derecho. Es imprescindible que todos los organismos de gobierno lleven a cabo las acciones necesarias para consolidar el éxito militar en cada uno de sus campos específicos (económico, social, educacional, etc.).

2. *La Ofensiva:* La ofensiva adquiere en esta circunstancia un significado especial, dado que el modo general de acción de la guerrilla urbana está caracterizado por el predominio de la ofensiva.

En consecuencia, el enfrentamiento no sólo tiene como meta los objetivos, sino también obtener la iniciativa y prevalecer en la ofensiva, como factores en disputa para el logro de los objetivos mismos.

Dado que el combate urbano normalmente se lleva a cabo en presencia de la población, es necesario que ésta sea adecuadamente preparada a través de la acción psicológica, a fin de que las operaciones ejecutadas para mantener una ofensiva permanente, no se vean obstaculizadas por una opinión pública adversa.

Es importante recordar que negando la iniciativa al enemigo y su posibilidad de actuar ofensivamente, éste deberá adoptar una actitud defensiva, que es el requisito primero y necesario para lograr su derrota final.

3. *La Sorpresa:* La sorpresa es uno de los principios que más rigurosamente se debe respetar en la lucha urbana. Precisamente, el desnivel de poder militar que se manifiesta entre la guerrilla y las fuerzas del orden, exige de la primera tener la iniciativa como requisito vital para compensar esta debilidad y actuar sorpresivamente aplicando una superioridad táctica local sobre el objetivo. Ésta es la razón por la cual es preciso negar la iniciativa al enemigo y, consecuentemente, todas las facilidades que la misma le provee.

Una eficiente actividad de inteligencia, un riguroso cumplimiento de las normas de contrainteligencia y minuciosas disposiciones de engaño, así como un adecuado despliegue y alistamiento de las fuerzas propias, contribuirán a obtener la sorpresa.

4. *La Seguridad:* Las medidas que se adopten para mantener la seguridad, deberán ser efectuadas mediante una estricta aplicación del principio de la economía ele fuerzas, seleccionando adecuadamente los objetivos a proteger. Esta exigencia es fundamental, dado que ele lo contrario se empeñarían excesivos efectivos en el cumplimiento de esta necesidad y consecuentemente se restaría capacidad ofensiva, así como se pondría de manifiesto una actitud defensiva que sería explotada en el campo táctico y psicológico por la subversión.

Considerando que todos los sistemas de control y dispositivos de seguridad aplicados para la protección de objetivos producen malestares, inquietudes y dificultades a la población, se debe volcar hacia la misma el principal esfuerzo de seguridad y, paralelamente, desarrollar la acción psicológica adecuada para poner de manifiesto esta prioridad en el afianzamiento de la seguridad y el orden públicos. No obs-

tante, no deben descuidarse las medidas particulares, en prevención de los golpes de mano, emboscadas y acciones aisladas del enemigo contra las fuerzas del orden, dando especiales directivas para que las mismas dispongan del mayor grado de alistamiento compatible con los medios existentes.

5. *La Maniobra:* El empleo de la maniobra en la lucha contra la subversión urbana exige un alto grado de preparación y una esmerada selección de los movimientos más adecuados para adoptar las posiciones relativas favorables, dada la infinidad de alternativas que se puedan presentar en una ciudad. Se debe exigir de los jefes correspondientes el empleo de una gran cuota de imaginación y flexibilidad para la concepción de la solución más original, versátil y rápida para el desplazamiento de los efectivos, que permita sorprender al enemigo sin descuidar otros principios (sorpresa, seguridad, etc.).

6. *La Unidad de Mando:* En la lucha contra la subversión urbana existe una gran dificultad para lograr la unidad de mando; sin embargo, mediante ajustadas disposiciones puede obtenerse la coordinación necesaria para llegar a soluciones correctas. En términos generales, se tiene que pensar que debe existir una conducción centralizada en el más alto nivel y progresivamente ir descentralizando, por zonas geográficas y ámbitos específicos, sin descuidar de compatibilizar adecuadamente las responsabilidades jurisdiccionales entre los responsables de la lucha contra la subversión y las autoridades nacionales, provinciales y municipales, así como con los funcionarios de la justicia federal y provincial.

7. *Masa-Economia de Fuerzas:* La compartimentación funcional y la descentralización operativa que caracterizan a la subversión urbana, implican que los principios de masa y economía de fuerzas merezcan una consideración especial, en vista de su correcta aplicación. El criterio convencional para la aplicación de la masa, en el momento y lugar más vulnerable del enemigo, es un aspecto que merece cierta discusión en este tipo de lucha. Para operaciones solapadas del enemigo, que persigan objetivos limitados, puede ser inconveniente concentrar un fuerte poder de combate por razones que responden a otros principios, como pueden ser la sorpresa o la seguridad. En lo que concierne a la economía de fuerzas, vale un criterio similar al anteriormente expresado; normalmente en la guerrilla urbana no existirán problemas concretos que obliguen a aplicar este principio; sin embargo, el mismo debe ser considerado en el sentido de no empeñar prematuramente fuerzas que puedan vulnerar los principios de sorpresa y de seguridad indicados. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los principios de masa y economía de fuerzas están interrelacionadas estrechamente y deben ser ana-

lizados en forma especial para tocias y cada una de las acciones de contra-insurrección urbana.

8. *La simplicidad:* Donde el grado de incertidumbre, confusión y dudas adquiere una magnitud superior a la del combate convencional y donde la rapidez fulminante de las acciones exige urgentes resoluciones, el principio de simplicidad asume un valor fundamental para la eficaz reacción de las fuerzas legales.

Dado que en la lucha contra la guerrilla urbana deben intervenir todos los componentes del poder nacional, se ve dificultado el cumplimiento de este principio.

Aceptando que existe un alto grado de complejidad en la adopción de las decisiones aptas para conducir las operaciones militares, todo el proceso de planeamiento y ejecución debe ser considerado especialmente desde el punto de vista de la sencillez.

VII. - Conclusiones

I. *Generales.* Los dos extremos —ciencia y arte— entre los que se desenvuelve la conducción de la guerra, no proveen individualmente las bases para la solución de los problemas militares, sino que el adecuado punto de equilibrio entre ambos es el que permite desarrollar las condiciones necesarias para contar con la probabilidad de acceder a la victoria.

Los principios de la guerra tienen por finalidad proveer al conductor de una serie de aspectos fundamentales que deben ser tenidos en cuenta para aprovechar al máximo el poder combativo propio, atendiendo las capacidades y limitaciones del enemigo y las características del teatro de operaciones.

Con un enfoque sintético pretenden ofrecer una guía clara, breve y completa para las múltiples alternativas que el conductor debe afrontar en el combate, bajo la incertidumbre y las tensiones que produce la batalla.

Aquel que se ciñe estrictamente a los principios de la guerra y al aparato doctrinario, indudablemente carecerá de ese poder de creatividad imprescindible para solventar las situaciones imprevistas; aquel que en el momento crítico de la batalla confíe toda su capacidad en el azar o en su intuición, no siempre podrá contar con esos recursos circunstanciales.

La consideración de la experiencia de guerra nos permite afirmar que la aplicación de los principios no ha sido un factor determinante de los éxitos o fracasos del combate y que de la evaluación de los resultados de su aplicación emanan conclusiones contradictorias.

Sin embargo, los principios de la guerra son tema de estudio de todo hombre iniciado en la carrera de las armas y normalmente rigen los cuerpos doctrinarios de la mayoría de las fuerzas armadas del mundo.

La clave de su importancia radica en el ajustado valor que se les asigne y en el racional empleo que se haga de ellos en cada situación particular, evitando que se constituyan en dogmas inalterables.

Un profundo conocimiento de la doctrina, una sólida experiencia, una vigorosa formación moral, aunados a un criterio profesional amplio y flexible, permitirán afrontar las situaciones más críticas que el combate pueda deparar, con las mejores garantías de éxito.

Precisamente, la inquietud sobre la necesidad de actualizar y consolidar esas cualidades nos impone reflexionar sobre la vigencia que tienen los principios de la guerra cuando el Estado y la sociedad misma son el objetivo del enemigo, cuando la ciudad es el campo de batalla, cuando el modo de acción enemigo no respeta las leyes de la guerra y vive amparado en las sombras de la propia sociedad que piensa destruir.

2. *Particulares:*

a) Con criterio simplista, y considerando el estado actual de la subversión en nuestro país, se puede afirmar que la estrategia de la guerrilla urbana en la Argentina se caracteriza por:

— Haber reemplazado los centros neurálgicos de la ciudad (del trotzkismo de la revolución rusa), por los objetivos que ofrecen las fuerzas armadas, policiales y de seguridad.

— Haber seleccionado sutiles técnicas y tácticas del maoísmo, adecuándolas a las necesidades y características de la ciudad.

— Haber relegado a la masa obrera del primero y al campesinado del segundo —como medios aptos para la selección de sus militantes- sustituyéndolas por la clase media y los sectores intelectuales.

— Haber intentado asignar connotación nacional al movimiento subversivo, encubriendo la alternativa regionalista del castrismo y, finalmente,

— Haber trasladado el "foquismo" guevarista a los principales núcleos urbanos.

Dado que las operaciones tácticas tienen un origen y una finalidad estratégicas, el logro de los objetivos tácticos debe ser útil a la obtención de los objetivos estratégicos.

En consecuencia, ya que la situación estratégica le es desfavorable a la guerrilla urbana, sus acciones tácticas tienen un carácter esencialmente irregular y clandestino.

Pese a su inferioridad estratégica, intenta mantener la iniciativa en ese campo, a fin de compensar Las debilidades implícitas. Ésa es la causa por la cual la ofensiva es la forma de acción necesaria y válida para la obtención de todos los objetivos, y la sorpresa su condición indispensable.

En razón de lo expuesto, todas las operaciones están limitadas en tiempo y espacio, de modo tal que la elección del momento y del lugar más adecuados constituye una de sus preocupaciones básicas.

b) Considerando que toda guerrilla urbana es el intento de un grupo político ideológico para acceder al poder por la lucha armada, es imprescindible que todo comandante, al apreciar la situación en vista de las resoluciones militares, nunca deba descartar los aspectos políticos, económicos, sociales y culturales implícitos en un objetivo de contrasubversión y en los modos de acción seleccionados para su conquista. Este último aspecto adquiere especial relevancia, para el caso de los comandantes superiores responsables del control de amplias regiones geográficas o políticas. No obstante, debemos tener presente que el principio del objetivo —destruir las fuerzas enemigas y su voluntad para combatir— que orienta toda operación, no debe ser perdido de vista en las oportunidades en que se aplique el poder militar.

En consecuencia, es necesario fijar los objetivos en vista y asignar la responsabilidad de su cumplimiento, para ámbitos sectoriales y zonas geográficas, delimitando claramente aquellos reservados a las fuerzas armadas.

De acuerdo con las situaciones particulares que se presenten en los grandes núcleos urbanos se deberá adecuar la organización militar, constituyendo unidades especiales para el cumplimiento de las misiones específicas. Asimismo, deberá equiparse a estas unidades con los medios materiales que aseguren la potencia de fuego, las comunicaciones y la movilidad adecuadas a las características del enemigo y del propio teatro de operaciones.

Con finalidad semejante, será imprescindible conformar órganos especiales de inteligencia y de acción psicológica que, en adecuada relación de dependencia o coordinación con los escalones de choque, deberán contribuir al cumplimiento de las misiones propuestas, en estos dos campos importantísimos de la lucha contra la subversión.

Un adiestramiento militar riguroso, que incluya la motivación psicológica de los cuadros y la tropa, es una actividad complementaria indispensable para recoger los frutos de una equilibrada organización.

Si bien los objetivos, la organización, los medios y el adiestramiento podrán ser condicionados a los distintos problemas que puede enfrentar

una fuerza militar en la lucha contra la subversión, las operaciones deben siempre estar caracterizadas por una agresiva ejecución que exteriorice la inquebrantable voluntad de vencer.

c) Los principios ele la guerra son aplicados en la lucha contra la subversión en forma menos estricta que en la guerra convencional; no obstante, es muy importante que todo responsable de la conducción de las operaciones militares no olvide la vigencia de estos principios, que tienen cierta corresponeiencia con la realidad político-militar que presenta este particular tipo de combate.

El principio militar fundamental[1], de plena vigencia en la Armada, constituye el recurso básico más idóneo —junto con la guía para la apreciación de la situación en las distintas situaciones— para el cumplimiento de la misión en el ambiente de la guerrilla urbana.

[1] El logro de un objetivo militar (creación y/o mantenimiento de una situación militar favorable) depende de la ejecución de operaciones eficaces, cuyas características esenciales —proyección de la acción contra correctos objetivos materiales; proyección de la acción desde posiciones relativas favorables; correcta distribución del poder combativo; adecuada libertad de acción— deben llenar los requisitos de: aptitud (determinado por el factor efecto deseado); factibilidad (en función del poder combativo relativo, determinado por el factor medios contrapuestos influenciados por las características del teatro de operaciones); aceptabilidad (determinado por el factor consecuencias en cuanto al costo).

CICLONES TROPICALES:
sus efectos

Por el Capitán de Fragata
HÉCTOR GONZÁLEZ WARCALDE

Los que hemos vivido "El tifón" de Joseph Conrad como si hubiéramos estado a bordo, encontraremos en este trabajo una explicación científica del fenómeno, unida al relato de experiencias personales del autor, presentadas en forma objetiva y no por eso menos ricas en emoción.

En ciertas regiones de la tierra en determinadas épocas se producen perturbaciones atmosféricas llamadas ciclones, que se generan tanto en las altas latitudes polares como en las zonas tropicales; nos vamos a referir a estas últimas, que son las que arrasan las zonas de densa navegación marítima y costas pobladas e industrializadas por el hombre. Los ciclones tropicales, llamados también intertropicales por tener su origen y desarrollo entre el ecuador y ambos trópicos, tienen diferentes denominaciones: *huracanes* en las Antillas, *tifones* en los mares de la China o simplemente *ciclones* en Madagascar, islas de la Reunión y Australia. Los efectos de estos meteoros, por su violencia y capacidad de destrucción, exceden a los de cualquier otro tipo de tormenta. Una vez formados salen de las zonas tropicales respectivas para seguir su curso en altas latitudes, donde se extinguen paulatinamente.

Origen de los ciclones intertropicales

Hay dos teorías con respecto a la formación de los ciclones. Una, *térmica o de convección,* que supone que dentro de una gran masa de aire caldeado se forman corrientes de convección debidas a la disminución de la densidad de las moléculas recalentadas que las hacen ascender para ser reemplazadas por otras más densas de la periferia, llegando a formar un vórtice como resultante de la composición de los movimientos de la convección y de la rotación de la tierra. La segunda teoría, llamada *de las corrientes contrarias o teoría dinámica*, supone que en las altas capas de la atmósfera chocan corrientes contrarias y de distintas temperaturas, dando lugar a la formación de un torbellino, que por efecto de su movimiento giratorio se extiende a las capas bajas de la atmósfera.

Lo admitido actualmente es una teoría mixta, que combina las dos hipótesis anteriores, al suponer que la causa inicial del ciclón es termo-

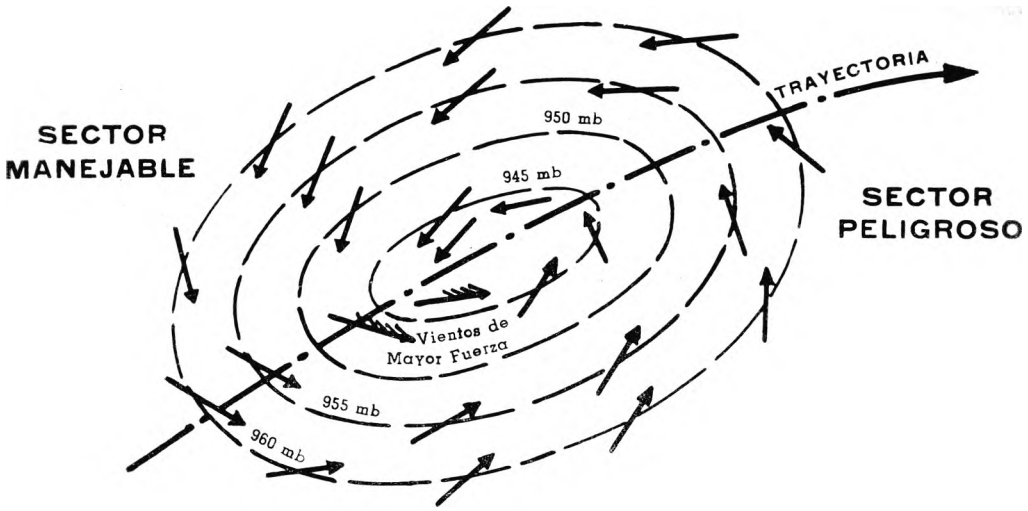
dinámica, consistiendo en la fricción de corrientes aéreas contrarias, térmicamente diferentes, que para lograr el equilibrio térmico de las masas respectivas producen el fenómeno de la convección, que da vida al ciclón; ello produce el movimiento de giro en tromba y su desplazamiento en las altas regiones de la atmósfera. El nacimiento del meteoro en las altas capas de la atmósfera, antes de su propagación a las capas bajas, explicaría los períodos de calma que preceden a las tempestades.

Los ciclones no se presentan en todas las estaciones del año, sino que aparecen al final de La estación calurosa, al acabar el verano y comenzar el otoño. Para los huracanes de las Antillas y tifones de los mares de la China su frecuencia máxima es en agosto y setiembre, con un 25 % del total anual; también se registran en julio y octubre, con menor frecuencia (un 15 %). En la zona de los monzones existen dos períodos cada año, con un máximo en el mes de mayo, al iniciarse el monzón del S.W., y en octubre, al empezar el viento del N.E. En el hemisferio sur el período de máxima frecuencia corresponde a enero y lebrero con un 25 %, y hay menor actividad en diciembre y marzo con 15 es decir, coincide con la estación estival; tal sucede con los ciclones que nacen en Mauricio y Reunión y los del continente australiano.

Estructura de un ciclón

Los vientos, en un movimiento giratorio, convergen hacia un centro de baja presión, con un sentido contrario al de las agujas del reloj en el hemisferio norte, y a la inversa en el sur; van acompañados de abundantes precipitaciones. Estos meteoros son torbellinos de aire caliente, térmicamente homogéneo, por lo menos en las capas inferiores; adquieren velocidades considerables en su giro hacia el centro de baja presión, llamado también *ojo de la tempestad*; las velocidades crecen desde la periferia hacia el centro; éste es un círculo de 20 a 30 millas de diámetro, cerca de $^1/_{10}$ a $^1/_{15}$ del diámetro total del meteoro. El aire se enfría a consecuencia de un violento movimiento ascensional y centrífugo, provocando un aumento en la presión atmosférica y formación de nubes muy finas entre los ocho y diez mil metros, llamadas cirrus, que dan al navegante el primer indicio de la tempestad con la dirección aproximada de dónde se encuentra el centro de baja presión. El torbellino producido por el viento hace que el centro de la tempestad se encuentre en calma y sin nubes, con una mar confusa en su dirección, debido a la rotación del viento.

La figura 1 muestra una formación ciclónica en el hemisferio norte: los círculos son isobaras cuya presión disminuye de la periferia al centro, las flechas indican la dirección y fuerza variable del viento, con rayas



múltiples a un costado que indican velocidad en decenas de nudos; cuando la velocidad sobrepasa los 50 nudos se coloca un triángulo lleno en lugar de las rayas. El sector izquierdo según la trayectoria es llamado *manejable,* porque allí los vientos son menos violentos; en cambio el sector derecho, llamado *peligroso,* tiene los vientos de mayor fuerza, en particular en su parte posterior o segundo cuadrante, donde se registran los vientos de máxima intensidad dentro del meteoro, con velocidades medias que alcanzan a las 80 millas por hora. En la navegación debe tratar de evitarse, por el efecto devastador que produce. Los vientos fuertes se dejan sentir hasta unas 300 a 400 millas del centro y la zona de influencia del meteoro alcanza hasta las 700 millas. El fenómeno da origen a la formación en el mar de enormes olas, que se propagan a lo lejos en una gran onda, en dirección del eje de avance del ciclón.

Regiones de formación de los ciclones

Los ciclones tropicales se originan en seis regiones bien definidas, con una regularidad característica: 1°) Atlántico Norte, en las zonas del mar Caribe y golfo de Méjico. La mayor parte de las formaciones se producen en el borde de las calmas ecuatoriales, al este de las Pequeñas Antillas; llamados huracanes, su frecuencia es de unos diez por año. 2°) Región sud-oriental del Pacífico Norte, al oeste de las costas de America Central y Méjico, hacia los 13° de latitud norte; se observa una media de dos por año. 3°) Pacífico Occidental, se forman alrededor de los 10° de latitud norte, al oeste de las islas Marianas y Carolinas, y corren a través de las Filipinas y mar de la China, hasta China y Japón; su frecuencia es de 16 a 17 por año, son denominados *tifones.* 4°) Océano Indico septentrional en el golfo de Bengala y mar de Omán, formándose los primeros en las islas de Andaman o Nicobar a los 10° de latitud norte y los del mar de Omán, que se forman en el golfo de Aden.

5°) Océano Índico meridional, nacen hacia Los 10° de latitud sur entre el archipilago Mahé y las islas Mauricio y Reunión, con una media anual de seis ciclones, atraviesan el canal de Mozambique, la isla de Madagascar y al oriente de ésta. 6°) Aguas australianas, que nacen en la costa N.W., barren el S.W. del continente y mueren en la costa sur. Otros provienen del archipiélago de Salomón y llegan a las costas de Queensland. Los ciclones tropicales, a medida que se alejan hacia regiones de latitudes más altas que las de su nacimiento, van perdiendo su energía, y la velocidad enorme de los vientos en su rotación hacia el centro de baja presión disminuye, a medida que aumenta la velocidad de traslado del meteoro. Cuando se desplazan sobre tierra, pierden su energía con mucha mayor rapidez.

Los ciclones se mueven o trasladan formando curvas de forma parabólica en general, a veces siguen trayectorias caprichosas, ya sea por encontrarse con frentes de alta presión o situaciones geográficas que guían su curso (por ejemplo, una montaña); pero en general avanzan según la dirección de la circulación atmosférica. Mientras el ciclón se encuentra en el período de formación, la presión barométrica disminuye y el viento rotatorio aumenta hasta alcanzar fuerza huracanada (64 nudos, momento en que se lo clasifica como ciclón), la tormenta se encuentra confinada a un área reducida; a continuación el radio de acción de los vientos huracanados se expande hasta unas 150/200 millas y el temporal hace sentir sus efectos hasta unas 300 millas. La velocidad de traslación, en un principio reducida (de 5 a 8 nudos), va tomando incremento a medida que el ciclón sigue su curso y va perdiendo su fuerza, alcanzando unos 20 nudos de velocidad, para después disgregarse tras una duración de seis a diez días.

Signos precursores de un ciclón

El navegante notará en el mar la aparición de una gran onda cuya dirección no corresponde a los vientos locales; previa a una subida anormal de la presión barométrica (no siempre se produce), ésta inicia un rápido descenso que se intensifica con la aproximación del centro del meteoro; desaparece la marea barométrica y se presenta un velo de cirrus alargados procedentes del centro ciclónico; éstos suelen aparecer con una anticipación de muchas horas.

Los navegantes, en particular en la época de la navegación de vela, en la que no existían las comunicaciones radiotelegráficas, y en que las velocidades de los buques eran pequeñas, debían observar todas las características con que se presentaba el fenómeno atmosférico, teniendo en cuenta que la rotación del viento es más regular cuanto más se alejan del centro; si el viento gira lentamente, el observador se encuentra lejos

del centro y los vientos son moderados; si la dirección del viento es constante y la presión atmosférica baja, decididamente es de esperar que el navegante se encuentre sobre la trayectoria del centro del ciclón. En este caso deberá tratar de alejarse del centro, poniendo rumbo normal a la trayectoria probable, tratando de no caer en el semicírculo peligroso, donde corre el peligro de ser arrastrado hacia el centro soportando los vientos más violentos del huracán, con gran oleaje y abundantes precipitaciones.

Servicio meteorológico

Existe en la actualidad un excelente servicio mundial de estaciones meteorológicas, que permiten dar a la navegación, por medio de la radiotelegrafía y en conexión con satélites orbitales, todos los datos de las perturbaciones meteorológicas y en particular de los huracanes o ciclones; dan su situación, dirección, velocidad de traslado y la fuerza rotatoria de los vientos. Estos boletines meteorológicos, dados cada 4 a 6 horas, permiten al capitán del buque seguir todas las alternativas del huracán y eludir caer en el centro de su trayectoria, gracias a las características de las modernas naves que por su tonelaje y velocidad pueden ponerse en situación favorable para evitarlo.

Son notables las fotografías de la atmósfera terrestre obtenidas por satélites; en ellas se ve claramente el torbellino de nubes formado por el movimiento giratorio de los vientos, destacándose nítidamente el ojo de la tempestad; así puede seguirse en todo su curso el fenómeno meteorológico aportando datos exactos, cosa que antiguamente era casi imposible conseguir.

Es evidente que el ciclón no debe ser enfrentado por el navegante; aun desviándose de su rumbo ganará tiempo y seguridad, tanto para el buque como para el pasaje y la carga. Hay muchos documentos sobre los efectos devastadores que produce tanto en el mar como en las costas, donde llega con fuerza incontenible. En *Un huracán visto muy de cerca,* el capitán de un barco carguero que navegaba por el mar de las Antillas relata cómo va destruyendo su buque la violencia del viento, arrancando todo lo que existe en cubierta, hasta que le lleva la chimenea, salvándose del naufragio por encontrarse en este mar, donde no se levanta el oleaje del océano.

La flota americana del Pacífico, durante su guerra contra el Japón, tuvo la batalla más desastrosa al enfrentarse con un tifón, que le produjo averías en portaaviones y el naufragio de torpederos, que superaron las pérdidas acaecidas en cualquier combate naval contra el enemigo.

En lo que a mí respecta, encontrándome en el golfo de Méjico la oficialidad en pleno se me presentó a pedirme que no zarpara de

Freeport (Texas), por existir la formación de un huracán en las proximidades. No desestimé el pedido y posteriormente, al día siguiente, pude proseguir la navegación sin peligro alguno.

En otra ocasión, dirigiéndome de Filadelfia al Caribe, se formó un movimiento ciclónico al norte de Curasao que tomó fuerza de huracán; continué mi navegación observando su trayectoria, situándolo cada cuatro horas con el propósito de evitarlo; los datos dados por el excelente servicio meteorológico y la colaboración de mi personal me permitieron proseguir el viaje, ya que el fenómeno se desplazaba según lo previsto y su trayectoria tomó el rumbo clásico de los huracanes de la zona, girando parabólicamente y buscando su habitual salida por el canal Paso de los Vientos, entre el extremo occidental de la isla de Santo Domingo y Cuba. Así conseguí tomar el pasaje Mona, entre Santo Domingo y Puerto Rico, mientras el huracán salía ai Atlántico, después de devastar las costas de Haití. Nos separaban poco más de 300 millas, que bastaron para no sufrir plenamente sus efectos, siendo azotado sólo por fuertes lluvias, hasta que penetré en el Caribe, donde apareció el sol y la calma.

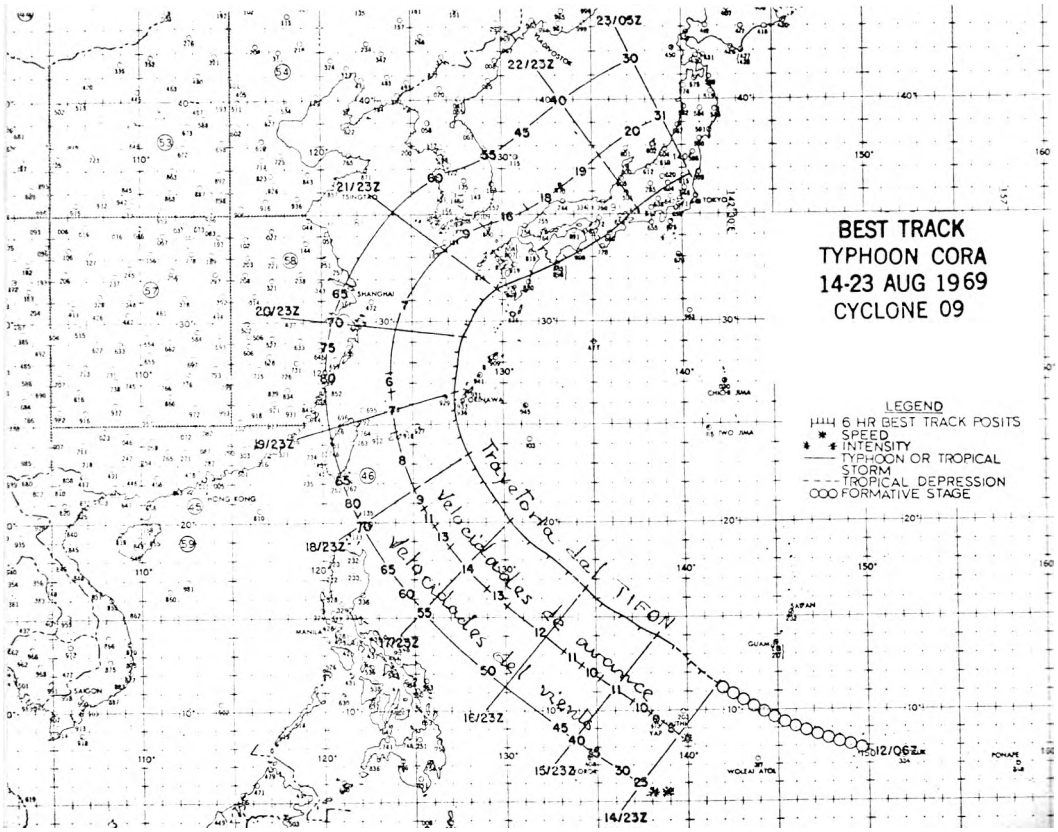
¿Qué puede suceder cuando se enfrenta un ciclón? Narraré un caso bastante reciente: el de un moderno y poderoso barco carguero de la línea Japón-Buenos Aires, de 19.500 toneladas de desplazamiento, construido en 1968, eslora 161,70 m, manga 22,07 m y calado máximo 33 pies y 8 pulgadas, con un motor principal de 13.500 HP, que le permite dar una velocidad máxima de 20 nudos; tiene la más alta calificación del Bureau Véritas. Según la información, el buque zarpó del puerto de Kobe el 19 de agosto de 1969, después de completar su carga en dicho puerto, con destino a Hong Kong, Singapore, Sud África y Sud América; su calado era de 22 pies y 9 pulgadas a proa y 26 pies a popa.

El tifón Cora

El 12 de agosto de 1969 se detectó el nacimiento de una perturbación generadora de un tifón que se movía en el archipiélago de Las Carolinas. La velocidad de los vientos era menor de 34 nudos. El 14 la perturbación se había transformado en "depresión tropical" (vientos entre 34 y 63 nudos), encontrándose a unas 240 millas de la isla Guam, hacia el sudoeste; la velocidad de traslación cada cuarto de día fue de 8, 9, 10 y 10 nudos, respectivamente, en tanto la velocidad de rotación fue de 25, 30, 35 y 40 nudos. En este punto el meteoro alcanza las características de tifón y se lo denomina *Cora,* según costumbre de bautizarlos con nombres de mujer en secuencia alfabética.

Como puede verse en el gráfico de la trayectoria, el día 17 el tifón se movía hacia el N.W., pero el 18, cuando llegó a tener potencia de

ciclón en proximidades de los 22° de latitud norte y 129° de longitud este, empezó a curvarse hacia el norte. Alcanzó su máxima fuerza el día 18, justo al sur de Okinawa; el viento soplaba con una intensidad de hasta 85 nudos alrededor de un centro de baja presión de 948 milibares; pasó por el oeste de dicha isla devastándola con vientos y lluvias. No produjo muertos, pero cinco personas resultaron heridas. Los sembradíos de caña de azúcar y otros resultaron destruidos y los sistemas eléctricos y telefónicos quedaron fuera de servicio. Las señales indicadoras de los caminos y las ventanas fueron destrozadas y la isla se inundó casi por completo. Una vez que el *Cora* alcanzó el mar de la China viró hacia el norte y luego al noreste; cruzó la parte sur de Riu-Kiú en las primeras horas del día 22 y en ese punto empezó a disminuir su intensidad, convirtiéndose en tormenta tropical. Como tal, barrió el sudeste de Shi-Ko-Kiú y entró en Honshu en la tarde del mismo día, con vientos de menos de 40 nudos en proximidades del centro, cuando pasaba por el oeste de Tokio el día 23. El barco «San Juan Exporter», que se encontraba en el borde S.W. del movimiento rotatorio de la tempestad, informó ese día vientos de 40 nudos y olas de 23 pies (7,5 metros de altura). Este ciclón causó daños en la parte sur de Honshu y produjo un muerto y 87 heridos. Al entrar nuevamente al mar pierde energía y se convierte en tormenta extra tropical.



Después de zarpar de Kobe, el carguero en cuestión sale a mar abierto el 20 de agosto y se encuentra con vientos del ESE, fuerza 5, mar moderado y onda en las mismas condiciones. El 21 los vientos lian aumentado a fuerza 9 bajo la influencia del tifón *Cora*; el mar es violento y la onda de mar de fondo es grande y confusa su dirección; el barco sufre grandes rolidos; la velocidad y el rumbo deben ser alterados para disminuir los violentos movimientos del buque. Los vientos del tifón alcanzan en el lugar velocidades de 70 nudos; en la madrugada del 21 un rolido que alcanza los 40° a estribor produce desplazamientos en la carga de la bodega 4, rompiendo las trincas de acero de amarre. Por la tarde del mismo día se moderan el tiempo y el mar, lo que permite aumentar la velocidad y poner rumbo a Hong Kong.

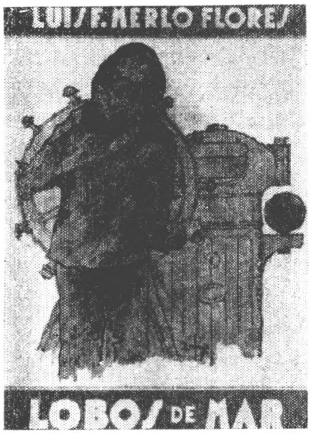
Después de sufrir los efectos del tifón *Cora,* nuestro barco entra al puerto de este nombre el día 23; los agentes locales del Lloyd's informan que prácticamente lo totalidad de la carga del entrepuente de la bodega 4 está destruida; las chapas y rollos de acero estaban desparramados y severamente dañados por las pesadas tuberías de acero y los "bogies" de ferrocarril que habían roto sus trincas. La carga estaba en una condición tan mala y tan irreconocible que se consideró que no valía la pena tratar de clasificarla a bordo y se pidieron chatas de alije para recibir los desechos y rezagos de ella.

Se ha hecho una narración objetiva, señalando las consecuencias que tuvo para el buque y su carga al entrar en la zona sujeta a la acción del tifón en mar abierto, pero no se puede afirmar que hubiera estado en mejores condiciones de seguridad en los estrechos situados entre las grandes islas del archipiélago japonés, ni aun en el puerto de donde provenía, ya que no puede esperarse que haya inmunidad ante un fenómeno de esta naturaleza. Recordamos que en el puerto de Génova, no hace muchos años, una tempestad causó cuantiosos daños a los buques allí amarrados, dejando quilla arriba a un barco petrolero.

Bibliografía

Publicaciones del Departamentoo de Comercio - Estados Unidos.
Publicaciones del Servicio de Hidrografía Naval - República Argentina.
Extracto del informe del Lloyd's en Hong Kong.
M. GOYECQUE: *Meteorología general y náutica.*

LOBOS DE MAR



LUIS F. MERLO FLORES

El propósito fundamental de este libro es el de recordar la acción desarrollada por la Armada Argentina en los mares y regiones más australes de la patria durante una etapa de la historia nacional

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,90

Presentación:

Papel obra de 1ª

260 páginas ilustradas

Tapas 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, interno 27

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

ANA PERICHON

Por el Capitán de Navío Médico
MARIO A. PESSAGNO ESPORA

Este capítulo de la "pequeña historia" nos muestra el lado humano de alguna figura ilustre, de las que, a juzgar por los textos escolares, no habrían conocido debilidades sentimentales y habrían mantenido en todo momento el solemne empaque que muestran sus retratos oficiales.

Dos noticias discordantes conmovieron a Buenos Aires en los primeros días del mes de agosto de 1806. Se supo que el día 1° los ingleses habían dispersado a los reclutas de Pueyrredón en Perdriel, y que el día 4 había desembarcado en Las Conchas una columna procedente de Montevideo, para intentar la reconquista, a las órdenes de don Santiago de Liniers. La madrugada del 11 se escuchó cerca el estampido del cañón y las descargas de fusilería. Se vio partir al propio Beresford, al frente de unos 300 hombres, a toda marcha hacia el Retiro y luego replegarse en desorden. Los reconquistadores habían capturado esa importante posición y luego rechazado el contraataque británico.

Durante la noche del 11 al 12, algunos miñones se fueron filtrando por casas y azoteas hasta llegar a una o dos cuadras de la Plaza Mayor, mientras la caballería de Liniers rodeaba íntegramente la ciudad. A las 8 de la mañana del 12 —sin esperar órdenes para ello— avanzaron los miñones hasta llegar a las inmediaciones de la iglesia de La Merced, donde se trabaron en combate con un pelotón británico. Cuando se hallaron en inferioridad de condiciones, solicitaron ayuda. Sin esperar las órdenes del comandante en jefe, salieron en tropel los voluntarios de la Unión. Liniers dispuso entonces el ataque. Tres columnas reconquistadoras, una por la calle del Correo (Florida), al mando del capitán de fragata Agustín Pinedo, la segunda, por la calle de la Catedral (San Martín), a las órdenes del capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, y la tercera bajo el mando directo de Liniers, por la calle de La Merced (Reconquista) convergieron hacia la fortaleza. El héroe del día era un gallardo oficial de marina que lucía un vistoso uniforme de capitán azul y rojo, ostentando en su pecho la Cruz de Caballero de Malta. Fácil era interpretar a primera vista el carácter del oficial: "Alegre, intrépido, ligero, pródigo de su sangre y de su bolsa, repentista incurable, coronel eximio y mediocre general, capaz de ganar con su arrojo la batalla perdida por su irreflexión, devoto del Rosario y amigo del galanteo, no destituido de nobleza y lectura, un tanto pagado de su

elegancia y nobleza, pero con un don irresistible de simpatía y asentando todas estas prendas amables sobre un fondo inconmovible de honor y probidad, a manera de ciertas plantas de adorno, criadas sobre un subsuelo de granito. Tal era el «airoso aventurero» que una calaverada juvenil arrojó al servicio de España y una inspiración feliz sacó más tarde de la oscuridad, para confiarle el virreinato. Nacido para ser un brillante oficial de Condé, tocóle tramitar expedientes coloniales entre capitulares y togados, que le entendían a medias y a quienes él no entendía mucho más, quedando siempre un tanto ficticio en su papel oficial y exótico en su tierra adoptiva" [1].

Mientras avanzaba al frente de su columna, su cara se iluminaba con una franca sonrisa y su alta figura varonil se indinaba respetuosa ante las damas que adornaban los balcones de las casas, porque el héroe de la Reconquista era un eterno admirador de la belleza femenina, siempre pronto a capitular ante sus encantos, y las mujeres porteñas no esquivaron su presencia ni su estímulo en la jornada de la Reconquista.

Al llegar la columna a la calle de San Nicolás (Corrientes), desde los balcones una bella dama arrojó a sus pies un pañuelo bordado y perfumado en ya por entonces arcaica señal de admiración. Liniers lo recoge con la punta de su espada y con el pañuelo en alto, contesta al saludo con un marcial movimiento de la misma. Su mirada se convierte en admirativa y el inminente vencedor de Beresford cae vencido por el fuego cristalino de esos ojos que adornan una cara sonriente. Anita Perichon, el escándalo de la monacal sociedad virreinal, la comidilla de los cafés y de la recova, había realizado una nueva conquista en la persona del reconquistador.

Liniers sigue su camino hasta llegar al templo de La Merced, donde se arrodilla ante el altar de la Virgen y luego de cumplir con su devoción, organiza su Estado Mayor, en el atrio del santuario, con Marcos y Antonio González Balcarce, de la Quintana y Viamonte.

Poco después se rinde a discreción Beresford y el pueblo comienza a dar rienda suelta a su entusiasmo. No obstante, el incidente no pasó inadvertido. Mientras manifestaciones entusiastas atronaban las calles de la ciudad liberada, con coplas ingeniosas castigaban algunos gestos complacientes de las autoridades civiles y eclesiásticas. Una de ellas preguntaba en tono socarrón:

¿Qué es lo que relumbra
en la calle de la Merced?

Don Santiago de Liniers y Bremond había sido un brillante oficial que alcanzaba la gloria a los cincuenta y tres años de edad. Bajo su piel de cincuentón hervía su sangre con verdor otoñal. Segundón de una familia noble de Niort, hizo su aprendizaje militar en Malta, donde

todavía la orden medieval de los Caballeros, aunque decaída en poder, era escuela de milicia y de honor. Liniers siempre tuvo en gran estima este título.

Luego sirvió a Francia y a continuación se alistó en el ejército español, destinado a luchar contra los infieles de Argel, a las órdenes de Castejón. La expedición fue un desastre, pero marcó el punto de partida de sus servicios a la corona española, que no abandonaría ni en trance de muerte. Vino al Plata en la formidable expedición de don Pedro de Cevallos, primer virrey de Buenos Aires, y luego retornó a España, donde conquistó ascensos sucesivos por méritos de guerra, hasta que en 1788 fue destinado a la escuadrilla del Plata.

Casado en Málaga con doña Juana de Menviel, tuvo la desgracia de perder a su compañera a los cuatro años de matrimonio. En Buenos Aires volvió a acometer la aventura del casamiento, esta vez con la porteña María Martina de Sarratea, hija del acaudalado don Martín. Pero al regresar de Candelaria, adonde había ido como gobernador de las Misiones, nuevamente volvió a quedar viudo. Desde entonces, vivía en casa de su suegro, con sus ocho hijos, el mayor —Luis— de su primer matrimonio, y los siete restantes del segundo. Esta numerosa descendencia y su prodigalidad, lo tenían abrumado de deudas y anticipos de sueldos.

Había contemplado la entrega vergonzosa de Buenos Aires y la incalificable huida del virrey Sobremonte a Córdoba. Tan ingratos hechos hicieron germinar en su espíritu la misma llama que animaba a otros corazones porteños: la reconquista.

Profundamente religioso, antes de acometer la épica empresa se dirige a Santo Domingo y allí con recogida unción promete traer a Nuestra Señora del Rosario las banderas que arrancará a los invasores. Su espíritu no duda desde entonces del éxito de su empeño. Se siente animado por la doble llama de la fe y del patriotismo. Felizmente para su nombre y para nosotros, pudo cumplir su promesa y el convento, verdadero santuario de la patria, ostenta las banderas que Liniers y sus soldados capturaron a los *casacas rojas,* entre ellas las del famoso regimiento escocés *Highlander 71.*

Si sus relaciones con Anita no eran estrechas con anterioridad y la nota galante anterior una confirmación de las mismas, durante la defensa y con posterioridad quedaron certificadas. En medio del combate, la casa de los Perichon estuvo protegida por una bandera francesa, no obstante lo cual el mayor King, del regimiento 5, trató de posesionarse de ella, aunque estaba dentro del sector del Regimiento 26, pero sin éxito. El teniente coronel Kington, jefe del 6° de Dragones, que fue mortalmente herido por los patricios el 5 de julio, fue llevado por Liniers a la casa de Anita y allí atendido como si fuera uno de la

familia. Liniers lo visitó diariamente durante los 17 días que sobrevivió a sus heridas. El 23 fue enterrado, según su última voluntad, en el cuartel de Patricios —porque manifestó desear descansar para siempre entre esos valientes—, en presencia de Liniers, sus oficiales y una guardia de honor de cuatro batallones. Más tarde se colocó un monumento sobre su sepultura, que fue retirado en 1818 al modificarse el edificio [2].

El triunfo militar coloca a Liniers ai frente del virreinato y comienza la faz más difícil de su actuación. Todo el gobierno de Liniers está tejido en apretada malla con intrigas y sinsabores. La actuación del vencedor al frente del virreinato la describe Sierra con estos cuatro vocablos: anarquía, corrupción, popularidad y despotismo. Fue un hombre honesto y de orden, pero de temperamento débil. Fue despótico para ocultar su debilidad, fomentó los elementos anárquicos del virreinato para mantener lo que entendía por orden y facilitó la corrupción para afirmar su fuerza[3].

Además, resultó siempre sospechoso su origen francés, sobre todo con posterioridad a la invasión napoleónica a España y el círculo afrancesado que lo rodeaba constantemente. El espía Burke conocía muy bien a los allegados al virrey y dice en su informe de su última visita a Buenos Aires: "Todo alrededor de Liniers era francés: los trajes, y los peluqueros franceses, sastres, zapateros, etc., a quienes había conocido antes como tales, eran ahora sus edecanes, coroneles y mayores".

Estas características le ganaron el repudio de los sectores más prestigiosos y poderosos, acantonados en el Cabildo, y el apoyo incondicional del pueblo bajo, al que se unió por razones políticas el de los mejores de los criollos. Otro factor de inestabilidad era el atraso de las comunicaciones de entonces. Se conocía en Buenos Aires el calidoscopio funambulesco de Madrid con un considerable atraso y los hombres debían cambiar de postura de acuerdo con las noticias. Las actitudes tomadas eran, por lógica, todas a destiempo y fuente de incalculables confusiones.

Uno de los puntos de ataque de los tiesos regidores del Cabildo era precisamente sus relaciones con Anita. Se sentían atacados en el doble aspecto político y económico. Sospechaban que Anita era un agente en manos de personas cuyos propósitos chocaban con la devoción real de que hacían gala los cabildantes y por si esto fuera poco, en la casa de la Perichon Liniers era mano larga en los permisos de importación, y hacía oídos sordos y ojos ciegos al contrabando. Motivos tenían pues los regidores, casi todos ellos comerciantes establecidos, para sentirse indignados.

Dediquemos ahora nuestra atención a la inquietante Anita. Aunque Groussac dice que la llegada de la familia Perichon se produjo en los

comienzos del siglo, ahora sabemos que su arribo a Buenos Aires ocurrió en el año 1797, a bordo de la fragata francesa «María Eugenia». La familia se componía del padre, Fernando Esteban Perichon de Vandeuil, la madre, tres hermanos varones y Anita, la cual llegó ya casada con Tomás O'Gorman, sobrino de nuestro protomédico, el doctor Miguel O'Gorman. El jefe de la familia era un hombre de posición —trajo 27 esclavos— y solicitó establecerse como comerciante, declarando desear radicarse en el país, por su estado de salud y para educar a sus hijos en la religión católica. El pedido fue aceptado y por un tiempo vivieron los Perichon en Corrientes, pero poco después se radicaron en Buenos Aires. El fallecimiento del padre, que sobrevino en seguida, no cambió en lo fundamental la orientación de sus descendientes. Deslumbraban a la sociedad virreinal con un desmesurado lujo y la escandalizaban con su liberalidad de costumbres. Anita conquistó con rapidez la admiración de los hombres y las diatribas femeninas. Su vida transcurría entre una muchedumbre de admiradores que, al parecer, no preocupaban mayormente al marido.

Poca suerte le cupo a este joven irlandés en su papel marital. Su nombre como tal apenas figura, sea porque él, con plausible discreción, se alejaba de la escena o porque era arrojado de la misma. Era un hombre muy desprestigiado, también por sus negocios. Era versión aceptada por cierta que en el año 1805 efectuó un viaje a Europa, con dos buques cargados de frutos del país, y los dueños no vieron nunca el producto de las ventas. De este viaje regresó acompañado del espía inglés James Florence Burke, que llegó disfrazado de coronel prusiano. Burke fue designado por la maledicencia popular como amante de Anita. Sin embargo, O'Gorman puso mayor empeño, antes que en su papel de marido, en el de cobrador "del ramo de tabacos y Filipinas", durante la efímera administración de Beresford, cargo que cumplió tan a conciencia que debió embarcarse el día de la Reconquista en un buque de Popham, aunque dejando en tierra a su consolable esposa, cuando ocurrió la anécdota que comienza nuestro relato. Después, Liniers lo autorizó a regresar a Buenos Aires. La última información acerca de este casi invisible marido, es una carta de la infanta Carlota, de julio de 1809, donde dice al gobierno español que se hallaba en Lima efectuando grandes negocios con un permiso con que lo había agraciado Godoy, posiblemente —pensamos nosotros— conseguido por su amigo Burke, cuando estuvo en Madrid el año anterior.

La familia Perichon era oriunda de la isla Mauricio, ya popularizada por *Pablo y Virginia*, la famosa novela de Bernardino de Saint Pierre, lo que le agregaba un motivo más de interés, aunque la castidad de Virginia —que prefirió ahogarse antes que desnudarse frente a su novio, durante un naufragio— no contaba con ninguna emulación por parte de Anita.

En cuanto a la heroína de este relato, Groussac la describe de este modo: "Visible está que esta singular mujer, con ser persona de avería, distaba mucho de la vulgar Perichona que nuestros jacobinos han pintado. Poseía desde luego algunos bienes y nada prueba que traficara con sus encantos. Tenía talento, bastarían para demostrarlo sus cartas de letra elegante y de giro tan suelto, a pesar de sus galicismos, y esa gracia ligera que ahuyenta las tristezas del hombre, por fin, la seducción suprema que todo lo absuelve o atenúa: aquella belleza inmarchitable de la hija del cisne, que estremecía a los ancianos congregados en las puertas de Scias, haciéndoles sentir al paso de la aurora fatal de sus desgracias, palabras de mansedumbre y perdón."[4] "No es una heroína de amor: segurísimo. Tampoco una mujer fatal; le falta el signo de Saturno. Y en rigor está lejos de la aventurera perfecta... Era, desde luego, una buena frescachona, bastante voluntariosa y malcriada, muy dispuesta a aprovechar cualquier ocasional preponderancia para ponerse de triscas con las pacatas costumbres reinantes. Tal vez ame a Liniers. Pero no le guarda ningún miramiento. No está ella para dar nuevo lustre a su gloria. Antes bien, no le importa deslustrarla con sus intemperancias y perpetuo aire de desafío a la ciudad, de que él resulta siempre fiador forzoso. Así, poco tiene que ver con la poesía esta pareja. No hallamos escenario en que pueda acontecer un idilio. Tampoco el ambiente moral que necesita... No hay que pensar con esta clase de amantes en una plácida estampa de gobelino" [5]. Añade poco después Capdevila: "Chocaba, siempre chocaba y no poco, ya por un episodio, ya por dos. ¡Qué tener de joyas esta mujer de un día para otro! ¡Qué cambiar de vestidos! Éstas debían ser las exclamaciones corrientes entre el chillar de las asustadísimas cornejas de la Colonia. Pero ¡qué le daba a ella! Cuando le convenía, su libertad tenía hechura y talle de París y aún iba dando de sí como un olor de Renacimiento ¡qué le importaba! A ciencia y paciencia se ponía contra el qué dirán... Todo hubiera marchado perfectamente bien, a ser todos los días ocasión de heroísmo, como aquel en que ella dejó caer a su paso el pañuelito bordado. Para detrás de una ventana, en disposición de saludar a un héroe, estaba muy bien la Perichona. Mas, para los tiempos normales, no podía ser más inadecuada y comprometedora. El vecindario declaraba a una voz que su conducta era escandalosa. Y a un amante, en cualesquiera circunstancia, esto lo perjudica, muchísimo más siendo un virrey"[6]. Ortega nos dice de ella: "Picaresca, ocurrente, mundana, atractiva, era Anita, la piedra del escándalo del momento según las tétricas descripciones de los estirados regidores hispanos, los cuales, pese a representar el grito de horror de la moral herida, tenían, a lo menos en su mayor parte, sabor de mentira y aroma de burdel"[7]. De su aspecto físico sólo conocemos que era de pequeña estatura, porque Liniers en su correspondencia la llamaba "petaquita".

Hay otro aspecto, mucho menos romántico, pero también muy interesante de Anita. Son sus vinculaciones con los precursores de nuestra emancipación. Posiblemente estas relaciones no eran solamente amistosas, sino también políticas[8]. Entre los personajes de todo pelaje y laya que se movían alrededor del precursor don Francisco de Miranda, en sus trabajos destinados a convencer a los gobiernos europeos de que apoyaran los movimientos separatistas americanos, aparece en 1803, en Londres, Mariano Castilla y Ramos, que se decía enviado por una logia de Buenos Aires para gestionar el apoyo británico a favor de la independencia del Río de la Plata. No se conoce el título de su representación, pero es dable vincularlo a la logia "Independencia", que se supone fundada en Buenos Aires el año anterior. Castilla y Ramos consiguió interesar en su proyecto a lord Granville y al almirante sir Sidney Smith. Éstos convinieron en enviar a Buenos Aires al espía Burke, que conforme vimos se presentó en compañía del marido de Anita y de inmediato se vinculó con el grupo que se reunía en casa de los Perichon. Que entre los asiduos predominaban los partidarios de la independencia, es un hecho casi notorio[9]. Es posible que la logia "Independencia" fuera ésa. Entre los allegados a la casa, aparte de Liniers, deben citarse a Juan José Castelli y a Juan Martín de Pueyrredón.

Casi todos los muebles de la finca eran de propiedad de Pío Guillermo White, por entonces, sin lugar a dudas, un agente británico, aunque con posterioridad fuera un leal servidor de la patria naciente. White había nacido en Boston, en 1770. Era comerciante y, por supuesto, negrero y contrabandista. Llegó a Buenos Aires casi simultáneamente con los Perichon. White tenía negocios en la isla Mauricio, porque en 1802 trajo de allí un barco, la «Concepción», en sociedad con Martín Bickam, comerciante establecido en Mauricio. En Montevideo las autoridades se apoderaron del barco, y como resultado White y Bickam tuvieron un pleito, siendo Bernardino Rivadavia, apoyado por Liniers, el abogado de White y Mariano Moreno, con la buena voluntad de Álzaga, el patrocinante de Bickam. Pero el hilo se enrieda aún mucho más. White había tenido negocios con Popham en la India, resultando este último deudor de White en 20.000 libras. Estimamos probable que White sugiriera la usurpación británica. Sabemos que se desempeñó como ayudante de Beresford y de Whitelocke, razón por la cual fue encarcelado. Liniers, ya al frente del gobierno, por un abuso de autoridad dispuso su libertad. Vemos, a simple vista, que no era sólo el amor —que sin duda existió— lo que ligaba a Liniers con Anita.

Durante la lucha entre Liniers y el Cabildo, los regidores confiaron al papel muchos entretelones de las andanzas de Liniers y de la señora de O'Gorman, razón por la cual conocemos muchos detalles de

verdadero sainete. El Reconquistador era en el fondo un hombre débil de carácter. Nadie lo conoció mejor que su archienemigo Álzaga, al decir que carecía de dotes para mandar por falta de autoridad, de carácter y de firmeza, así como de acierto en la elección de sus colaboradores. Dejó en su puesto al desprestigiado Juan de Almagro, en su calidad de asesor del virreinato, y a Gallegos, no menos malo, como secretario. Letamandi, que fue amigo de Liniers —aparte de comisionado de los Funes en Buenos Aires—, decía de él: "El poco carácter de este hombre, la mala conducta (le los amigos, cada vez peor o más escandalosa, la infinita ocupación de su cabeza, y otros incidentes le hacen olvidar cuanto se le dice, dando lugar a ser sorprendido por los que a toda hora lo tienen rodeado, pero luego que yo hablo con él, queda convencido y así vamos pasando, hasta que Dios quiera ilustrarlo y dar de mano a los aduladores y a Madame" (se refiere a Anita).

El Cabildo, en una nota de fecha 18 de setiembre de 1808 dirigida a la Superioridad, expresa: "En la administración de justicia se procede sin sujeción a las leyes, la policía no conoce reglas, la Real Hacienda se maneja sin economía y con criminal indolencia, la milicia no se rige por su ordenanza y de nada dista más que de observarla y cumplirla. Todo es un trastorno en esta parte de la dominación española y es un desorden que lleva tras sí la ruina de la América del Sur...". "Ha prodigado los grados militares en términos que, a los que poco ha vimos de presidiarios trabajar de grillete en las obras públicas, a los que tienen causa pendiente por ladrones y guardas, cabos de brigada y otros de la hez del pueblo, los vemos hoy con las divisas de tenientes coroneles; a reos de estado, a los traidores, a los convencidos de cómplices y factores en la fuga del general Beresford y del teniente coronel Dionisio Pack, los vemos absueltos, libres y aun premiados. Qué quiere decir esto sino que se pretende formar partido con esa gente soez, vil y baja, para sus fines, adecuada y propia a todo lo que sea su bajeza" [10].

Un mes después, el 15 de octubre, se vuelve a dirigir a la Junta de Sevilla, con nuevas imputaciones contra Liniers. Luego de mencionar la actitud de Elío, recuerda la acusación de deslealtad formulada contra el virrey con motivo de los partes enviados a Napoleón sobre la reconquista y la defensa, y la protección que dispensaba el virrey a Pío Guillermo White, que había servido de intermediario a Beresford para difundir los planes de independencia en el Plata, y termina manifestando que la situación es insoportable y exige un remedio eficaz contra tanta ruina.

Descalificando en tales términos el comportamiento político de Liniers y arrojando sombras contra su reputación, el Cabildo exhibe episodios de su vida privada. El cuadro que pinta sobre la casa de

madame O'Gorman es despiadado, pero admirable. Ese hogar, dice, "ha sido el almacén y depósito en innumerables negociaciones fraudulentas..." y "esa mujer con quien el virrey mantiene una amistad que es el escándalo del pueblo, que no sale sin escolta, que tiene guardia en su casa noche y día, que emplea las tropas del servicio en los trabajos de su hacienda de campo... es la árbitra del Gobierno y aun de nuestra suerte". Si los tiempos no hubieran sido también de hondas preocupaciones y perturbaciones para la metrópoli, si el Rey hubiera estado en su trono, cuánta seguridad tenía el Cabildo de que ese cargo contra Liniers hubiera inspirado remedios heroicos. La pintura de Álzaga pretendía evocar los desquicios de la sociedad de la Francia de Luis XV, el mando efectivo desempeñado por una mujer con alma de libélula que usaba de los servicios del Estado como cosa propia, y que obtenía del virrey la firma en blanco para librar a su capricho órdenes de prisión[11].

Una anécdota circuló por Buenos Aires, recogida por Presas, curioso personaje que aparte de otros oficios más difíciles de calificar era secretario de la infanta Carlota. Cierta noche, al transitar por la calle de La Merced, unos españoles escucharon de voz en cuello una canción contra la madre patria, que tenía el siguiente estribillo: [12]:

¡A la guerra, a la guerra, españoles!
¡Muera Napoleón
Y viva el rey Fernando,
Su patria y la religión!

que en sí es muy marcial, pero en la forma como era cantada no mandaba precisamente a los españoles a la guerra sino mucho más lejos, y se había cambiado la posición de los vivas y los mueras. Dice Groussac:[13] "Y tan es así, que a estas horas y a semejante distancia del delito y de su condigno castigo [Groussac afirma que fue desterrada por esta canción], dudo haya lector que contemple serenamente la poco colonial escena, tal vez cual yo mismo la evoco, reprimiendo a duras penas mi virtuosa indignación. De pie, delante (sino encima) de la mesa en desorden, un sí es no es en tren chispeante, el ojo negro, el labio ardiente como ají, acaso ¡por pudor! vistiendo el traje militar [se refiere a otra anécdota de Anita, según la cual recibía a Liniers vistiendo el uniforme de coronel] y echada a la oreja la gorra coronela, soltando aquella atrocidad erizada de erres francesas, en tanto que afuera, parados en la acera de ladrillo, el trágico grupo de gallegos y vizcaínos rechinando los dientes, apretando los puños, escupiendo improperios, junto a los cuales aquéllos parecían letanías, se disponía a escalar el balcón para hacer picadillo a la grandísima gabacha."

Conforme vimos, el apellido de Anita era Perichon. Como la maledicencia popular la idenficó con Miquita Villegas, por sus amores virrei-

nales, a la cual el trigésimo primero de Los virreyes del Perú, don Manuel de Amat y Juniet, caballero de la Orden de San Juan, agobiado por el peso de tantas distinciones, en sus momentos de paz le obsequiaba cuanto pedía y aún mucho más, pero en sus violentísimas reyertas la llamaba "Perricholi", de "perra chola", nombre pronunciado sin mover las mandíbulas, porque el digno mandatario —que "ahorró" millones en su gestión virreinal— era catalán, fue Anita denominada Perichona y haciendo uso de la familiaridad española, la llamaremos así en adelante.

Las cosas continuaban de esta suerte: los regidores, cada vez más indignados, Liniers cada vez más enamorado y haciendo por tan plausible motivo un sin fin de disparates, la sociedad cada vez más escandalizada, cuando al promediar el año 1808 reapareció el espía Burke en Buenos Aires, esta vez como emisario del almirante sir Sidney Smith, comandante en jefe de la escuadra inglesa de estación en Río de Janeiro, para agregar su grano de arena en favor de las aspiraciones de la infanta Carlota. Ésta suponía a Liniers contrario a su utópica regencia, por influencias de la Perichona; por lo menos así se lo escribió Burke a Castlereagh, ministro inglés, dándole cuenta de su gestión. Burke prometió a la Carlota que "procuraría sacarla de por medio" a Anita.

Aunque su gestión fue un fracaso, Burke, antes de partir, envió una carta a Liniers acerca de la Perichona, como la flecha del parto. Ésta dio en el blanco. Liniers desterró a Anita a Río de Janeiro. Que el espía inglés conocía secretos de la amante de Liniers es evidente —y que éstos revestían importancia, también— por las seguridades que transmitió a la Carlota y la reacción de Liniers. No creemos que se tratara de amoríos de Anita, sino, de acuerdo con Sierra, estimamos que Burke probó ante Liniers que la Perichona trabajaba desde años atrás por la independencia.

Una última consecuencia tuvieron los amores de Liniers. Cuando concedió la mano de su hija Carmen a Juan Perichon, hermano de su querida, debemos suponer las habladurías de la sociedad virreinal. Éste fue uno de los motivos esgrimidos por el Cabildo, por estarle vedado a un virrey autorizar el matrimonio de una hija con un subalterno, sin contar con la autorización expresa del monarca, para intentar deponer al virrey, el 1° de enero de 1809.

Anita, como consecuencia de su destierro, fue a lucir sus galas a Río de Janeiro, donde su casa volvió a convertirse en refugio de quienes trabajaban por la independencia, esta vez lejos de las autoridades españolas. Pero la coqueta incorregible continuó con sus conquistas masculinas; entre ellas se rumoreó la del apuesto embajador ingles lord Strangford. Ello provocó nuevamente los celos de Carlota, pero esta vez no sólo políticos, sino los mucho más importantes de mujer a mujer.

Consiguió la infanta, a través del embajador español, marqués de Casa Irujo, que de nuevo fuera deportada la Perichona, esta vez de regreso a Buenos Aires. Volvió a bordo del «Essex», en diciembre de 1809. Como las autoridades españolas no quisieron recibirla, regresó en abril de 1810 a Río. Las iras de la Carlota volvieron a descargarse sobre su cabeza y nuevamente fue devuelta a Buenos Aires, adonde arribó en noviembre de 1810. A pedido del capitán Ramsay, del «*Mistletoe»,* el buque que la condujo, la Primera Junta le concedió autorización para radicarse en la Capital, siempre que "guarde circunspección y retiro que le encarga el gobierno y que observará por sí misma", instalándose entonces la Perichona en su casa quinta de las afueras de Buenos Aires.

La ciudad no estaba en aquellos momentos para acordarse de esta personita. Los ejércitos recorrían el país; las intrigas políticas y las revoluciones ocultaban las habladurías de la sociedad y al poco tiempo se pierde en el olvido Anita Perichon. Además, otro terrible factor contra la feminidad conspiraba en contra suya: la edad. Aunque estimamos que éste debe haber sido un secreto celosamente guardado, los años habrán marchitado sus encantos. Muchos años después, una lacónica partida nos dice: "En diciembre 2 de 1847, di licencia para sepultar el cadáver de doña Ana Perichon, de 72 años, natural de Mauricio, viuda de don Tomás O'Gorman. Por verdad lo firmo. Dr. Antonio Argerich." De acuerdo con esta partida, la Perichona tendría unos treinta años cuando sus amores virreinales, es decir, no era una atropellada adolescente, sino que se encontraba en la edad en que la mujer alcanza su plenitud, según el decir de Balzac.

En cuanto a Liniers, desplazado del gobierno, el movimiento emancipador lo sorprende en Córdoba. Quiere oponerse al mismo, con renovados arrestos juveniles. Su prestigio es altamente peligroso para la Revolución de Mayo. Entre Córdoba que se inclina al Alto Perú, y Montevideo hostil, se tambalea la Junta de Gobierno. El resto del país esta indeciso. Comprende Moreno, el alma de la Junta, que un momento de debilidad puede ser fatal. Es necesario un terrible escarmiento a "los mandones de Córdoba" que impulse a los tímidos y fulmine a los rebeldes. En Cabeza de Tigre se cumple la ejecución de Liniers y sus compañeros. Con las iniciales de los ajusticiados se compone la palabra CLAMOR (Concha, Liniers, Allende, Moreno, Orellana y Rodríguez. Orellana no fue fusilado por su carácter sacerdotal). La tradición afirma que fue French, el creador de la escarapela, quien dio el tiro de gracia al conde de Buenos Aires, su propio jefe en los días ya lejanos de agosto de 1806 y de julio de 1807. El país queda sobrecogido de espanto, mientras Castelli sigue avanzando hacia el norte, hasta el Alto Perú, hasta Suipacha, hasta Huaqui...

Bibliografía

[1] PAUL GROUSSAC: *Santiago de Liniers conde de Buenos Aires.* Ed. Americana, Buenos Aires (1942), pág. 394.
[2] CARLOS ROBERTS: *Las invasiones inglesas en el Rio de la Plata.* Ed. Jacobo Peusei, Buenos Aires (1938), pág. 292.
[3] VICENTE D. SIERRA: *Historia de la Argentina (1800-1810),* Ed. Unión de Editores Latinos, Buenos Aires (19G0), pág. 391.
[4] PAUL GROUSSAC: *Ob. cit.,* pág. 289.
[5] ARTURO CAPDEYILA: *Las invasiones inglesas.* Ed. Espasa-Calpe, Colección Austral, Buenos Aires-Mexico (1941), pág. 139.
[6] ARTURO CAPDEVILA: *Ob. cit.,* pág. 140.
[7] EZEQUIEL CÉSAR. ORTEGA: *Liniers. Una inda frente a la gloria y a la. adversidad.* Ed. Claridad, Buenos Aires (1944), pág. 314.
[8] CARLOS ROBERTS: *Ob. cit.,* pág. 299.
[9] CARLOS ROBERTS: *Ob. cit.,* pág. 358.
[10] VICENTE D. SIERRA: *Ob. cit.,* pág. 393.
[11] RICARDO LEVENE: *La Revolución de Mayo y Mariano Moreno.* Ed. Científica y Literaria Argentina. Buenos Aires (1925), tomo I, pág. 139.
[12] PAUL GROUSSAC: *Ob. cit.,* pág. 288 (llamada).
[13] PAUL GROUSSAC: *Ob. cit.,* pág. 288.

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

La Verificación del Peritaje sobre Accidentes Marítimos

Por el Teniente de Navío Auditor
LUIS J. LAZZARONI

Si bien en todo tipo de proceso es necesario manejar los instrumentos de prueba —y el peritaje es uno de ellos— con precaución y profundo conocimiento de la técnica de su apreciación, en las causas sobre accidentes marítimos que no llegan a plenario, ello resulta indispensable para atenuar las deficiencias del método. Este trabajo tiende a aportar la experiencia del autor en la apreciación de la prueba de este tipo de casos.

El proceso penal militar

Cuando surge la evidencia o aparece la sospecha de que se ha cometido una infracción grave, hi maquinaria de la justicia militar comienza a moverse. El juez de instrucción, con su secretario, llama e interroga a los testigos; designa e instruye a los peritos; pide informes, reúne documentos, practica inspecciones y secuestra objetos; busca, detiene e indaga al sospechoso; a veces convierte la detención en prisión preventiva.

No se requiere mayor esfuerzo para reconocer en ese fenómeno al sumario. Pero el concepto sumario apunta a dos objetos de naturaleza muy diferente: el sumario como parte del proceso, que transcurre en el tiempo y en el espacio y que es en esencia conducta humana; y el sumario expediente, que es papel impreso en el que se ha reflejado el desarrollo del sumario propiamente dicho. Es indispensable permanecer atentos a esta diferencia, porque en la práctica ambos objetos se suelen confundir, con perjuicio para la clara interpretación del Código de Justicia Militar.

El sumario es una etapa del proceso en la que se reúnen las pruebas y se detiene al sospechoso. Si existen suficientes elementos de juicio como para creer que el procesado es culpable, el proceso sigue su curso y llega hasta el consejo de guerra, donde otro grupo de personas entra en actividad: fiscales, defensores, miembros del tribunal. Es el plenario, en el que se absuelve o se condena. Si se presentan recursos, se abre otro período que en doctrina se conoce como etapa impugnativa y que en la justicia militar se desarrolla ante el consejo supremo.

Cuando las pruebas reunidas en el sumario demuestran con claridad que el procesado es inocente, se manda detener el proceso en forma definitiva por medio de esa resolución que se intitula sobreseimiento definitivo. Si la inocencia no está probada y tampoco hay razones para creer en la culpabilidad, el proceso también se detiene, pero esta vez

con un sobreseimiento provisional, que permite reiniciarlo en cuanto aparecieren nuevas pruebas.

Toda esta actividad de los instructores, secretarios, comandantes, auditores, ministros, fiscales, defensores, consejos de guerra, toda esta conducta encaminada a la consecución de un fin concreto, la represión de las infracciones más graves, en las que se incluyen los delitos, se llama proceso penal militar.

El proceso penal se ha ido transformando a través del tiempo y del espacio merced a la influencia de distintas concepciones morales, políticas y religiosas; disímiles trayectos históricos y particulares maneras de intuir el universo y la vida. En esta multiplicidad de formas se pueden observar tres tipos diferentes: el proceso inquisitivo, el acusatorio y el mixto.

El inquisitivo fue el proceso típico de la Edad Media en la Europa continental. Era esencialmente escrito y secreto para el acusado, quien no siempre gozaba del derecho de defenderse. El sistema tendió a desaparecer, ante el nacimiento de nuevas ideas políticas que se preocupaban por la protección de los derechos del individuo y el respeto a la persona humana.

El acusatorio tuvo vigencia entre los hebreos, en Grecia, en Roma, y en nuestros días es el método que rige en Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica. Es la antítesis del sistema inquisitivo; primordialmente oral y público, la investigación se realiza ante el tribunal, con la presencia del acusado y su defensor.

El mixto, que también se llama anglofrancés, es el que está en vigor entre nosotros. Arrastra de la Edad Media una etapa inquisitiva, el sumario, durante el cual se recogen las pruebas en secreto y sin defensa para el imputado; y un período acusatorio, el plenario, que es público y se realiza en forma de debate, esto es, enfrentando la acusación con la defensa para que el tribunal pueda decidir con imparcialidad.

El accidente marítimo, en general, se investiga con este tipo de proceso mixto, pero cuando no se imputan delitos al comandante el proceso no alcanza la etapa de plenario, resultando así, por una extraordinaria coincidencia, que su reputación profesional viene a ser juzgada en un sistema puramente inquisitivo, en el que no hay oportunidad de introducir la defensa.

En los Estados Unidos de Norteamérica, cualquier militar que considere que una investigación lo puede afectar, ya fuere en sus derechos o en su concepto personal o profesional, tiene derecho a que se lo considere parte en la pesquisa.

El individuo que es declarado parte tiene derecho a: estar presente durante la investigación, pero no en las deliberaciones; ser represen-

tado por un defensor, repreguntar a los testigos, no declarar contra sí mismo y rehusarse a hacer declaraciones que se refieran a cualquier infracción que se le impute; emitir una declaración oral o escrita para que se agregue a las actuaciones; y a presentar su defensa al final de la introducción de las pruebas. Los hechos se investigan por medio de comisiones llamadas *Boards of Investigation* o *Courts of Inquiry,* según fuere la importancia o complejidad del asunto. Si interviene una *Court of Inquiry,* esto es, si el caso es de importancia o complejo, el que lia sido designado parte puede recusar con causa a uno de los miembros, es decir, solicitar que uno de los miembros sea separado del tribunal demostrando que existen causas determinadas que lo podrían llevar a actuar con parcialidad. Las conclusiones de estos organismos sirven únicamente como asesoramiento a la autoridad que debe decidir. Si se le imputa un delito el acusado pasa a un consejo de guerra para su juzgamiento. (Véase *Manual of the Judge Advócate General.)*

Aquí, cuando hablamos de nuestro proceso penal militar, sólo nos referimos al proceso ordinario. El Código de Justicia Militar regula formas de procesos abreviados. Está el procedimiento sumario para tiempos de guerra, que también se puede utilizar durante la paz cuando sea necesaria la represión inmediata para mantener la disciplina o cuando se trate de los delitos que señala el artículo 502; el sumarísimo de ejecución de bandos; el discrecional de plaza sitiada (art. 41); el extraño proceso del quinteo (art. 68); el ultrasumarísimo que se emplea para sancionar con la muerte al militar que huye en presencia del enemigo y al culpable de la violación de bandos que impongan esa pena, en los casos del art. 137, que más que proceso es ejecución sin proceso.

Desde otro punto de vista, puede decirse que la marcha del proceso no es un apacible peregrinar hacia la realización de la justicia; en él se dan fuerzas encontradas que pugnan por dirigir su rumbo, tendencias que se despliegan en un juego dialéctico donde el acusador sostiene la tesis, el defensor esgrime la antítesis y el tribunal procura la síntesis. Con un poco de esfuerzo y si nos conformamos con aproximaciones, podemos afirmar que esas fuerzas que se dan en el proceso son la acción, facultad de requerir a la justicia que castigue al culpable; la defensa, derecho del sospechoso a un juicio justo; y la jurisdicción, poder de decidir el caso. La acción, que en las primeras etapas de nuestro proceso penal militar anda un poco confundida con la jurisdicción, se nos presenta clara y distinta en el plenario, en manos del fiscal; la defensa es sostenida por el imputado y su defensor; la jurisdicción se insinúa ya en el comandante cuando ordena la pesquisa, avanza con el instructor durante el sumario, la ejerce la autoridad que sobresee o eleva a juicio y se manifiesta en toda su plenitud en el tribunal que condena o absuelve.

Es fácil observar entonces que en las causas por accidentes marítimos que no llegan a plenario, se juzga en un procedimiento incompleto, en el que el sistema no alcanza el equilibrio que únicamente puede darse cuando actúan libremente las tres funciones que constituyen el debido proceso legal: acción, jurisdicción y defensa.

Todo esto nos enseña que, si bien en todo tipo de proceso es necesario manejar los instrumentos de prueba —y el peritaje es uno de ellos— con precaución y profundo conocimiento de la técnica de su apreciación, en las causas sobre accidentes marítimos que no llegan a plenario, ello resulta indispensable para atenuar las deficiencias del método. Este trabajo tiende a ese fin y no es más que una primera aproximación a un tema que carece de bibliografía y en donde nos arriesgaremos a esbozar una teoría que, si bien por momentos puede anclar un poco por sobre nuestras posibilidades intelectuales, se apoya en una experiencia de varios años en la apreciación de la prueba de este tipo de casos. Por esto, la tesis que vamos a sostener en este artículo no debe tomarse como expresión del criterio oficial sobre la materia ni como manifestación de una doctrina ya existente, ni siquiera como ampliación de criterios sostenidos en otros trabajos, sino simplemente como un conjunto de ideas más o menos hilvanadas, que más que el esclarecimiento del objeto pretenden crear el estímulo suficiente para que otros oficiales se dediquen al estudio de este tema, con el fin de crear la suficiente bibliografía para intentar una obra de mayor envergadura, cuya naturaleza está muy por sobre las fuerzas de un solo individuo.

El peritaje como fenómeno de conocimiento

El accidente marítimo, desde el punto de vista jurídico, no es tanto el acaecimiento físico de un buque que vara, se avería o naufraga, sino más bien el comportamiento humano que viene estrechamente vinculado a él. En todo accidente marítimo el principal objeto de la investigación es la conducta del comandante. La conducta del comandante que se relaciona con un accidente es un objeto de naturaleza histórica, esto es, transcurre en el tiempo y en el espacio; el hecho es causado por factores físicos y psíquicos, que aparecen confundidos en una maraña no siempre fácil de desenredar.

El peritaje, pericia o peritación es un instrumento para conocer ese acontecimiento que llamamos accidente marítimo. Aparece aquí, entonces, un fenómeno de singulares características: el conocimiento. Si, por ejemplo, dirigimos la atención a un lápiz que esté frente a nosotros y percibimos que es de color negro, forma cilindrica, que ha sido fabricado con madera, con una barra de grafito por dentro, que sirve para escribir o dibujar, todas estas ideas que referidas al lápiz se van incorporando a la corriente de nuestra conciencia, constituyen el conoci-

miento. Si estas notas coinciden con las características del objeto, el conocimiento es verdadero, de lo contrario caemos en el error. Así como la moneda falsa no es moneda, así el conocimiento falso no es conocimiento. La conciencia que conoce se llama sujeto cognoscente; aquello que la conciencia conoce es el objeto conocido. El conocimiento como fenómeno se manifiesta, pues, como especial relación entre un sujeto y un objeto.

Los objetos se suelen clasificar por su naturaleza. Para cada tipo de objeto se utiliza un método de investigación diferente. Una piedra es un objeto natural, está en el tiempo y en el espacio; esa misma piedra utilizada como mojón se convierte en un objeto cultural, tiene el mismo sustrato físico que aquélla, pero a él se agrega un significado, significado que no tenía la misma piedra cuando permanecía en el breñal; un número, una norma jurídica, en fin, las ideas, son objetos ideales, no ocupan espacio ni están en el tiempo; su expresión oral o escrita es otro tipo de objeto; a un suceso en el que ha tenido participación la conducta humana, lo llamamos aquí objeto histórico. El objeto histórico es complejísimo y se puede tomar desde las más diversas perspectivas. En la justicia militar el objeto accidente marítimo se conoce desde el punto de vista de las normas técnicas y de las normas jurídicas.

Para juzgar en estos casos se requieren como mínimo cuatro técnicas distintas: técnica de la apreciación de la prueba; técnica de la navegación; técnica del peritaje; técnica jurídica. La técnica de apreciación de la prueba y la de hacer un peritaje, compete en forma conjunta al perito y al auditor. La de la navegación, al perito, y la jurídica al auditor. Este trabajo —verificación del peritaje— pertenece a la técnica de la apreciación de la prueba, pero en algunos aspectos sirve también a la técnica de hacer un peritaje y a la técnica jurídica.

En la pericia el perito es el sujeto, el accidente el objeto y lo que aquél expresa en el peritaje propiamente dicho es el conocimiento. El conocimiento se expresa por medio de juicios. Pero no es suficiente que los juicios sean verdaderos, es menester alcanzar la certeza de su validez. El procedimiento que se realiza para alcanzar esta certeza se llama verificación, según el sentido que damos aquí a esta palabra. Todo lo que entendemos por conocimiento vulgar no es más que un conjunto de juicios emitidos, recogidos y utilizados sin mayor verificación, a diferencia del conocimiento científico.

Cualquier persona que tenga el deber de apreciar la prueba debe \erificar el peritaje, así como verifica un testimonio o un documento cualesquiera. Apreciar la prueba consiste en conocer un hecho real por medio de los elementos de prueba reunidos en el sumario. Las pruebas son, por lo tanto, instrumentos de que se vale el hombre para realizar esta especial actividad. Es obvio que el manejo de cualquier

instrumento requiere el conocimiento de sus características, posibilidades y defectos.

Como nosotros estamos estudiando aquí el peritaje, éste se transforma a su vez en objeto de nuestro conocimiento. Tenemos así dos objetos diferentes que no debemos confundir: El accidente como objeto de conocimiento de los peritos y el peritaje como nuestro objeto de conocimiento. Dijimos ya que la peritación es un conjunto de juicios emitidos por el perito y referidos al hecho. Tenemos un particular objeto a conocer: Perito-peritaje-accidente. El núcleo de este objeto es el peritaje, pero para conocerlo debemos ampliar la mirada de manera tal que tanto el perito que lo emitió como el suceso a que alude aparezcan con claridad en el foco de nuestra atención.

Así, este objeto presenta tres estructuras: perito, peritaje, accidente, entre las que se producen influencias recíprocas que generan relaciones más o menos constantes, susceptibles de ser conocidas y que son las que permiten la verificación de la pericia. Así, por ejemplo, si la estructura perito varía del perito idóneo al no idóneo, del perito veraz al falso, del perito diligente al descuidado, la estructura peritaje irá descendiendo en la escala de adecuación al conocimiento verdadero. En la misma forma, a medida que aumente la complejidad de la estructura accidente y en la proporción que disminuya la credibilidad de los elementos de juicio de que se valió el perito para conocer el desarrollo de lo acontecido, el peritaje va perdiendo peso. Por otra parte, toda contradicción interna en la estructura peritaje o falta de coincidencia con otros peritajes u otros juicios técnicos sobre el mismo acontecimiento le restan fuerza de convicción.

Las relaciones que se producen entre las estructuras de nuestro objeto no se deben confundir con las leyes físicas. La ley física es constante; un hecho que actúe como causa, produce necesariamente el mismo efecto, siempre que se den iguales condiciones. Lamentablemente, en nuestra materia la variación de una de las estructuras no siempre produce los mismos efectos en las otras estructuras. Así, por ejemplo, si se modifica la estructura perito del idóneo al no idóneo, la relación entre el peritaje y el accidente, esto es, su adecuación, puede o no modificarse, ya que un perito menos capaz puede también alcanzar la verdad, y no es imposible que el perito más hábil se equivoque donde el otro acierta. Pero es evidente que a medida que la capacidad del perito disminuye, las posibilidades de error aumentan. Entonces, a estas relaciones no las podemos denominar leyes, sino tendencias. Si para el manejo de las leyes físicas se puede utilizar el método matemático, para el análisis de las tendencias no existe otro sistema que un sentido especial que se origina en el estudio y práctica constante en este tipo de tarea.

El perito como sujeto de conocimiento

Para verificar un conjunto de juicios referidos a un hecho, es indispensable conocer si quien lo emitió posee la capacidad técnica y las condiciones morales mínimas exigibles. En nuestra institución, el grado y el cumplimiento de las respectivas condiciones de comando son título suficiente para probar la capacidad técnica y las condiciones morales que se exigen para ser perito.

El artículo 203 de la Reglamentación de las Leyes de justicia Militar para la Armada Nacional dispone: En su inciso *b)* "Los peritos a designar, salvo circunstancias debidamente justificadas, deberán ser de jerarquía superior a la del procesado de mayor graduación"; inciso *c)* "Cuando se trate de infracciones técnico-profesionales cuya importancia y gravedad así lo requieran, el juez de instrucción nombrará una comisión de peritos compuesta por tres oficiales en actividad, con destino dentro de la jurisdicción del juzgado"; inciso *d)* "En los casos que la pericia deba apreciar el comportamiento profesional de un comandante de fuerza o unidad, los peritos serán designados según lo dispuesto en los incisos *b)* y *c)* entre oficiales pertenecientes al mismo cuerpo que aquél y que hayan cumplido, en el grado, la condición de comando establecida en la reglamentación respectiva. Sin perjuicio de ello y de ser necesaria la opinión de oficiales de otros cuerpos, se designarán, además, oficiales pertenecientes a los mismos. Cuando la pericia a efectuar tenga relación directa con una determinada especialidad, los oficiales a designar pertenecerán a la misma, pudiendo excepcionalmente integrarse la comisión pericial con civiles, en los casos que ello fuera imprescindible".

La prueba de que los peritos tienen las condiciones requeridas por los reglamentos, debe incorporarse al sumario. Estimamos prueba suficiente la declaración bajo juramento del perito en el sentido de que posee cada una de las condiciones, que deberá enumerar. En la práctica no se acostumbra este procedimiento; sin embargo es necesario, porque es la única manera de evitar errores en el nombramiento de los peritos, y sirve además para que el auditor pueda comprobar si se han cumplido las disposiciones de la Reglamentación.

Aun cuando se posean la capacidad técnica y las condiciones morales, pueden existir otras causas que inhabiliten al perito, tales como la amistad, enemistad, parentesco, que crean sentimientos que pueden gravitar perjudicialmente sobre la objetividad de la peritación. (Véanse para este tema los artículos 101, 102 y 106 del Código de Justicia Militar).

Cuando hablamos de perito nos referimos siempre a la estructura perito de nuestro objeto de conocimiento. Esta estructura varía, pues,

de acuerdo al número de peritos que estén actuando y según actúen conjunta o separadamente. La fuerza de convicción de un peritaje aumenta en proporción directa al número de peritos, siempre que trabajen en equipo. El artículo 205, *a),* 2) de la Reglamentación prescribe que los peritos realizarán las operaciones conjuntamente, en lo posible, debiendo las disidencias ser expresadas en el mismo informe. Nunca liemos visto un peritaje sobre accidentes marítimos en el que alguno de los peritos hubiera dictaminado en disidencia. (Véase también art. 297 del C.J.M.)

Los fundamentos de una disidencia constituyen un elemento gnoseológico de extraordinario valor para la verificación. La unanimidad debe surgir de una coincidencia absoluta de convicciones. Una comisión formada para crear normas de conducta que han de regir a un grupo humano puede transar, ceder, compensar intereses de las distintas partes para llegar a un acuerdo. Cuando se trata de comisiones designadas para conocer un hecho, no se puede ceder, ni transar, ni compensar intereses, puesto que el conocimiento es coincidencia de un juicio con su objeto y no correspondencia de las voluntades de los individuos que componen el sujeto. Los peritos pueden tratar de convencerse unos a otros con fundamentos científicos, pero el que no estuviere persuadido no puede firmar de conformidad con los demás, porque se produciría una falta de concordancia entre el conocimiento tal cual aparece en la mente del perito y el que se expresa en el peritaje, discordancia que escapa a toda verificación posible.

Es indudable que no cualquier disidencia debe ser asentada en la pericia, sino aquellas que necesariamente han de incidir en la resolución del caso. Ésta es una particularidad que presenta el objeto histórico; para conocerlo se toman algunas de sus notas principales. El desconocimiento de notas secundarias no afecta. El desacuerdo en los aspectos secundarios que no influyen en la solución no es disidencia, en el sentido que esta palabra tiene aquí. En caso de duda, si la disidencia puede tener importancia para el deslinde de las responsabilidades emergentes, la disidencia debe ser expresada, aun cuando ese perito llegue a las mismas conclusiones que los otros.

El peritaje como expresión de conocimiento

El peritaje propiamente dicho es la expresión de los conocimientos adquiridos por los peritos respecto de la conducta del comandante (o de cualquier otra persona, ello es obvio). El conocimiento se forma en la conciencia del sujeto y allí permanecería si no existieran medios de comunicar las ideas. Pero el hombre está dotado de uno de los

más prodigiosos instrumentos conocidos, el lenguaje; por medio de él, transmite sus ideas. En la pericia el conocimiento aparece traducido la palabra oral o escrita. En nuestro proceso, en el que la autoridad que resuelve el sumario no oye a los peritos, el peritaje se presenta siempre en forma escrita, ya sea porque los peritos se expresaron verbalmente ante el instructor, ya fuere porque aquéllos presentaron su informe por escrito. En los casos de accidentes marítimos, el peritaje un conjunto de juicios que se pueden conocer por medio de la lectura. Ya hemos visto que la verificación de estos juicios demanda una investigación sobre los peritos (sujeto cognoscente) y sobre la naturaleza de los hechos (objeto conocido), tema del que nos ocuparemos más adelante. Dirigimos ahora nuestra atención a ese conjunto de juicios que es el peritaje poniendo entre paréntesis, en lo posible, tanto al objeto como al sujeto.

Si el peritaje es la expresión del conocimiento por medio de juicios, esto es, del lenguaje, la primera exigencia que surge es que el perito exprese su pensamiento con fidelidad y claridad. Recuérdese que el conocimiento es coincidencia del pensamiento con el objeto. Entonces, para que el peritaje exprese el conocimiento verdadero, se deben dar dos coincidencias: Entre el pensamiento y el objeto y entre el pensamiento y su expresión. La claridad es la condición del lenguaje que hace que pueda ser interpretado sin mayores dificultades. No existe lenguaje más claro que el lenguaje técnico, en el que los vocablos tienen una significación más precisa. Lo más peligroso de la ausencia de claridad es la frase ambigua. Las oscuridades se salvan porque hay conciencia del obstáculo; las ambigüedades pueden pasar inadvertidas, y entenderse que dice blanco donde en realidad dice negro. En la práctica, en general, no se plantean problemas por falta de claridad. En cuanto a la fidelidad, en nuestro sistema procesal es muy difícil verificarla. Solamente el perito es capaz ele comparar lo que ha pensado con lo que ha expresado.

Es obvio que un juicio, para ser verdadero, no debe ser contradictorio. Si decimos que *a* es *a* y no *a* al mismo tiempo, es evidente que el juicio carece de validez. Lo mismo ocurre si en un conjunto de juicios aparecen algunos que se contradicen. Extendiendo este procedimiento, es posible verificar un peritaje comparándolo con otro o con la opinión del instructor. Recordemos que por este método solamente analizamos la estructura interna de un juicio o de un conjunto de juicios. La existencia de contradicciones indica errores, pero la ausencia de tales contradicciones no nos puede asegurar que los juicios sean verdaderos, sino únicamente que pueden ser verdaderos. Es por esto que la verificación no se puede conformar con el análisis de la

estructura peritaje, sino que debe extenderse a las relaciones entre ésta y las que conforman al sujeto, por un lado, y al objeto, por otro.

Antes dijimos que nunca habíamos visto un peritaje en el que alguno de los peritos se hubiera expresado en disidencia. Sin embargo, es muy común ver peritajes sobre un mismo hecho en los cuales se llega a conclusiones diferentes. Si en un caso tenemos tres peritajes distintos sobre un mismo accidente, podemos afirmar: 1°) Que es evidente que dos peritajes están equivocados; 2°) que es probable que el tercero también esté equivocado, puesto que las diferencias de opiniones están señalando que existen dificultades en la comprensión de los hechos. En una oportunidad en que por una razón especial aparecieron cuatro peritajes diversos sobre un mismo acontecimiento, el último se aceptó como válido porque: 1) La existencia de distintas pericias en las que se llegaba a conclusiones tan diferentes demostraba que las cosas no estaban claras, apareciendo una duda razonable que debía computarse a favor del comandante. 2) El último perito había opinado teniendo a la vista todos los peritajes anteriores, además del informe del instructor, de las alegaciones hechas en un reclamo y de la opinión de dos auditores. Es decir, que este perito había contado con mayores elementos de juicio, y presumiendo que el nivel de capacidad técnica era igual, resultaba natural que sus juicios estuvieran provistos de mayor fuerza de convicción. 3) Porque daba la casualidad que además de ofrecer mayores garantías, en esta peritación se llegaba al convencimiento de que no había responsabilidades para el comandante, lo que permitía expedirse en base al peritaje con más probabilidades de ser válido, aplicando al mismo tiempo el beneficio de la duda. Desde el punto de vista jurídico, el error se hacía imposible.

A veces las diferencias entre las distintas opiniones se producen con respecto a la forma en que se desarrollaron los hechos. En estos casos, es conveniente ampliar el sumario para reunir mayores elementos de prueba. Cuando las discordancias se refieren a la conducta que debió seguirse, l a cuestión varía. Se discute la técnica y no los hechos, la ampliación sólo debe hacerse para lograr otras opiniones técnicas.

Aparece aquí otra cuestión. ¿Cuánto tiempo es lícito demorar la resolución de un sumario con sucesivas ampliaciones? En general los sumarios no se amplían, y si ello sucede, la mayoría de las veces la ampliación es una, dos a lo sumo. Sumarios con dos ampliaciones son piezas muy raras. Los límites de la demora están dados por el principio de economía. Según este principio, se debe lograr el máximo de justicia con el mínimo de esfuerzo procesal. Pero el derecho no es matemáticas; todo es cuestión de pulso, intuición, experiencia. Si existe una duda y hay razones para pensar que es posible superarla, el sumario debe ser ampliado, de lo contrario habrá que resolverlo así como

está, haciendo jugar el principio del beneficio de la duda, si se diere el caso. Cuanto más graves fueren las responsabilidades emergentes, cuanto más complejos los hechos, mayor será el esfuerzo que habrá que dedicar a la investigación. El incremento del esfuerzo procesal puede darse aumentando el número de personas dedicadas a la causa o bien el tiempo de duración del sumario.

En cuanto al tiempo empleado, en principio, los trámites de justicia deben ser breves. La resolución de un sumario donde se juega el prestigio profesional de una persona, y por ende su carrera, no puede ser demorada mucho tiempo, porque además de crear inconvenientes en el servicio constituye una verdadera tortura moral; pero ello no significa que se toleren apresuramientos que, a la postre, causan mayores perjuicios. Todo debe alcanzar su justo medio.

El accidente marítimo como objeto de conocimiento

Este objeto, por su naturaleza histórica, existe durante un lapso determinado, luego desaparece; por ello, el perito no lo puede estudiar directamente sino que debe conocerlo por medio de los rastros que el suceso ha dejado impresos en la realidad: Recuerdos en la mente del testigo, registros en los documentos del buque, documentos en general, averías. Los rastros no son más que modificaciones en el mundo exterior y en la mente humana provocadas por el acaecimiento, modificaciones que interpretadas hábilmente permiten representarse todas las etapas de su desarrollo. Estos rastros se denominan elementos, instrumentos, medios de prueba, probanzas, elementos de juicio o simplemente pruebas, para citar algunos de los vocablos o liases que habitualmente se emplean para mentarlos.

Muchos peritajes sucumben ante la verificación, porque no se ha hecho un uso adecuado de los instrumentos de prueba. El procedimiento probatorio está determinado por la ley. Así, por ejemplo, un testigo que declara ante la comisión pericial, dará un testimonio nulo, porque debe declarar ante el juez de instrucción y su secretario, bajo juramento, y su declaración debe constar en el sumario. En principio, todos los medios de prueba de que el perito se vale para representarse el desarrollo del acontecimiento deben constar en autos. Entendemos que no existen impedimentos para que algunas pruebas documentales, incluyendo fotografías, puedan ser incorporadas al proceso por los peritos, conjuntamente con el peritaje.

Una peritación que no se afirme en pruebas legalmente introducidas al sumario no podría ser aceptada como válida, puesto que por ese medio los peritos se convertirían en verdaderos jueces de los hechos, ya que los fundamentos de sus conclusiones no podrían ser verificados

ni por el juez de instrucción, ni por el auditor, ni por la autoridad que decide, ni siquiera por el comandante del buque, en caso de que se le diera vista del sumario para que fundara su reclamo; y la pericia se transformaría en un veredicto que sólo cabría confirmar o rechazar a ciegas.

En páginas anteriores dijimos que el accidente, como objeto de conocimiento desde el punto de vista jurídico, no está constituido únicamente por el hecho físico del suceso, sino y principalmente por la conducta humana que le está vinculada, en especial la del comandante. Para determinar las responsabilidades emergentes no basta con que se alcance el conocimiento de la conducta que el comandante siguió en un caso concreto, sino que es necesario también conocer la que debió haber seguido.

La conducta seguida se conoce por medio de los elementos de prueba, como ya lo hemos visto; la conducta que se debió seguir está dada por la técnica. La técnica es el arte de construir y de manejar los instrumentos que el hombre ha menester, y el buque es uno de ellos. La técnica tiene su fundamento en la ciencia y en la práctica; constituye, por lo tanto, un conjunto de normas que no aparecen, como el derecho, formando un sistema completo y cerrado. Un abogado tiene medios para conocer cada una y la totalidad de las normas jurídicas que componen un ordenamiento. Un técnico jamás podría conocer la totalidad de las normas que conforman el arte de manipular un instrumento. Las normas técnicas aparecen dispersas en libros técnicos, incluso en textos jurídicos, pero muchas permanecen ocultas en la mente de los prácticos. Unas han sido deducidas directamente de la ciencia, otras aprendidas en la experiencia. Por otra parte, no es suficiente con conocer las normas técnicas, es necesario también ejercitación para poder ejecutarlas. Así, el conocimiento técnico se debe grabar más allá de la memoria, en cada célula, en cada órgano, en la totalidad del organismo humano. Parte de la técnica se cumple en forma de automatismos.

Dijimos que para determinar las responsabilidades se debe comparar la conducta seguida y la que se debió seguir. Expresamos también que es la técnica la que señala cuál es la conducta que se debió seguir. Pero, ¿cuál es la técnica que se debe utilizar para hacer este cotejo, es decir, qué se entiende por técnica en un caso concreto? Entendemos que el perito debe comparar la conducta seguida por el comandante no con la que él como experto hubiera seguido, sino la que debió haber seguido ese comandante de carne y hueso protagonista del accidente, de acuerdo con los conocimientos técnicos que por su jerarquía y su experiencia le eran exigibles. He aquí donde el perito debe apelar a toda su ciencia para poder representarse el escenario de los

hechos; los problemas que se debieron resolver; el tiempo, el material y el personal de que se disponía; en fin, todos los aspectos que componían la circunstancia. No debe olvidarse que el peritaje es un extraño mecanismo que puede computar como error del comandante lo que no es más que una equivocación del perito.

A menudo, de la comparación de la conducta seguida con la conducta debida aparecen omisiones que se toman directamente como faltas; sin embargo, una omisión, por sí sola, no constituye falta; para ello es necesario que carezca de justificación. Cuando hablamos de conducta debida queremos significar la conducta que no genera responsabilidades. Por eso podemos decir que un comportamiento en el que se hayan dado varias omisiones no se aparta de la conducta debida, si esas omisiones están claramente justificadas. No existe mejor método para averiguar si una omisión, o un acto cualquiera, están justificados, que interrogando al comandante, por medio del instructor, se entiende. El procedimiento que más suple una defensa es un hábil interrogatorio practicado por el juez de instrucción, cuando ya aparecen claros los cargos contra el comandante. Es fácil advertir aquí que la defensa no sólo es un derecho, sino también uno de los medios para alcanzar el conocimiento verdadero. Pensamos que no existen impedimentos legales para que los peritos sean quienes propongan al instructor el cuestionario y concluyan luego el peritaje con las respuestas a la vista.

Dolo, culpa y caso fortuito

La diferencia entre la conducta seguida y la conducta que se debió seguir, analizada a la luz del ordenamiento jurídico, permite conocer las responsabilidades emergentes.

El artículo 794 del Código de Justicia Militar, en su segundo párrafo, establece que si las averías causadas a un buque tuvieren lugar por impericia o negligencia, la sanción será de suspensión de empleo. El artículo 205, inciso 3) de su Reglamentación, dispone que los peritos establecerán las circunstancias en que se han realizado los hechos, informando si ha existido impericia o negligencia.

Los vocablos impericia y negligencia utilizados en estos preceptos han sido y son fuente de desconcierto. No solamente en nuestra Justicia Militar, sino en el derecho de todo el mundo. Las dificultades alcanzan también a otro concepto que suele venir muy vinculado a aquéllos, el de imprudencia. No es arriesgado afirmar que el obstáculo para encontrar las respectivas definiciones reside en que no están definidos, esto es, claramente separados los objetos que aquellos con-

ceptos sientan. Un mismo acto puede obedecer a impericia, negligencia o imprudencia, según desde el punto de vista que se lo mire. Si un timonel comete un error de consecuencias, se podría imputar al comandante negligencia por no haberlo vigilado más de cerca, restringiéndole la libertad de acción con órdenes más precisas; imprudencia, por haber confiado exageradamente en la habilidad de su timonel; o impericia, por no haber sabido apreciar la capacidad técnica de ese hombre. La impericia que genera responsabilidades ¿no es acaso negligencia en la propia preparación para alcanzar la capacidad profesional exigible? Lanzarse a una actividad arriesgada, con plena conciencia de la falta de idoneidad y de los riesgos que ello implica, ¿no es imprudencia?

En la práctica, a las dificultades de una falta de definición se suelen sumar las deficiencias de la prueba. Ante una grave omisión, no resulta fácil saber si se produjo por simple deseo de no hacer, por demasiada confianza en la suerte o por desconocimiento; y puede suceder que la omisión haya sido motivada por todas esas causas al mismo tiempo, con mayor o menor gravitación de unas u otras. En el desarrollo de un mismo suceso la impericia, la imprudencia y la negligencia, se pueden haber dado escalonadas en las distintas etapas. Así, por ejemplo, si por negligencia se coloca al buque en una situación en que los riesgos de la actividad aumentan, por imprudencia se persiste en esa vía y al final, cuando ya existe clara conciencia de un peligro real y concreto, falta pericia para evitar el accidente. ¿A qué se atribuiría el hecho, a impericia, a negligencia o a imprudencia? Pero la solución es sencilla: el acontecimiento tendría que ser imputado a la culpa del comandante; más adelante veremos por qué.

Como mera aproximación, podemos decir que existe impericia cuando la falta de adecuación entre la conducta seguida y la que se debió seguir obedece a falta de la capacidad profesional exigible; negligencia en los casos en que ello se debe a desgano o desidia; e imprudencia si se desoyeron los dictados de la técnica para actuar de acuerdo a un propio parecer, no obstante tener plena conciencia de los riesgos que se corrían.

Pero no interesa tanto saber si un accidente se ha producido por impericia, imprudencia o negligencia, sino si se trata de dolo, culpa
o caso fortuito. El hecho es doloso si se ha cometido con intención maligna; culposo si se ha causado por impericia, imprudencia, negligencia o violación de las leyes, reglamentos, directivas, órdenes; y fortuito si ha ocurrido por factores ajenos a la voluntad humana. Los verbos cometer, causar y ocurrir, que hemos utilizado, ya nos están dando una idea de la participación de la voluntad humana en el suceso.

El accidente producido por dolo, en principio, constituye delito; si existen averías el culposo se sanciona en tiempo de guerra con prisión menor, esto es, como delito, o con destitución, y en tiempo de paz con suspensión de empleo (art. 794 C.J.M.); el fortuito no genera responsabilidades; pero después veremos cómo en estos casos pueden imputarse faltas meramente disciplinarias por actos aislados, aun cuando hayan jugado como eslabones en el encadenamiento causal que provocó el hecho.

Del dolo al caso fortuito, pasando por la culpa, no existen límites precisos: se puede pasar de uno a otro por sucesivas e infinitas variaciones de matices; los problemas se plantean entonces en los casos que están en los lindes entre el dolo y la culpa y la culpa y el caso fortuito.

Los lindes entre la culpa y el caso fortuito

En la práctica no se presentan accidentes producidos por dolo o que anden entre el dolo y la culpa; todas las dificultades aparecen entre la culpa y el caso fortuito. Nos vamos a dedicar, pues, a esta cuestión solamente, y nada más que en los aspectos que interesen a nuestro tema de la verificación del peritaje.

Tocio accidente es el resultado de la confluencia en un punto del espacio y del tiempo de una multiplicidad infinita de factores físicos y motivaciones psíquicas. La voluntad del comandante es una fuerza que tiende permanentemente a equilibrar los factores, de tal manera que el desarrollo de la actividad siga un curso normal. La amenaza del desequilibrio es permanente y un descuido puede hacer perder el dominio de la situación y colocar el buque a merced de las fuerzas ciegas de la naturaleza. En cada instante la nave se ubica en una situación distinta y las causas que inciden sobre ésta se van modificando. La mente humana tiene la facultad <le prever en un futuro más o menos inmediato las situaciones posibles. Pero la capacidad de previsión es limitada; pueden darse factores imprevistos e imprevisibles que cierran un encadenamiento causal y producen el accidente. Pueden, también, aparecer factores que han sido previstos, pero que resulta imposible equilibrar con otros puestos por la voluntad humana. Si el acontecimiento deviene por estas causas, ninguna responsabilidad se puede imputar. Es un caso fortuito.

Pero a veces algunos de esos factores que originan el accidente aparecen porque no se ha actuado como correspondía. El factor puede ser uno solo, o varios; pueden ser más o menos previsibles, más o menos fáciles de evitar, más o menos decisivos con respecto al resultado final. A medida que aumenta el número de estos factores, su previsibilidad, su evitabilidad y su gravitación en el complejo causal, la responsabilidad crece.

Un accidente se puede atribuir a culpa, aun cuando en un complejo de factores sólo uno le sea imputable. En los casos en que fácilmente se pudo haber previsto que era probable su aparición y que de surgir era natural que cerrara un circuito causal o que aumentara los riesgos más allá de un límite aceptable. Las precauciones en el manejo de un instrumento se deben acrecentar en proporción directa del peligro previsible. La falta de previsión de un mismo factor puede ser tolerable si aparece en una circunstancia en que no era dable sospechar la posibilidad de su existencia o aquélla era remota; y reprochable si surge en un momento en que por las condiciones en que se navegaba debió haberse aguzado la atención. Con esto queremos decir que los factores no se cuentan, se pesan; y el peso de un factor está dado por su previsibilidad, evitabilidad y gravedad. Un solo factor puede contar más que diez, así como puede suceder que varios factores puestos por la conducta del comandante no basten para atribuir el accidente a su culpa.

Si existe un predominio de fuerzas no imputables, el hecho debe ser considerado fortuito y las responsabilidades surgen por cada uno de los factores imputables y no por el resultado total. Factores tomados aisladamente: Haber salido sin práctico; no verificar personalmente el color de una boya. Responsabilidades meramente disciplinarias y no las que se sancionan con suspensión de empleo que indica el artículo 794 del Código de Justicia Militar. En algunos peritajes, estos matices que se dan en los lindes de La culpa y el caso fortuito han sido intuidos con sorprendente precisión, lo que indica un fino instinto para apreciar el grado de reprochabilidad de los actos humanos. La doctrina apunta únicamente al intelecto; pero para juzgar a un hombre la inteligencia no basta, se requiere la totalidad de las fuerzas del espíritu.

Una guía para apreciar la gravedad de los hechos que aquel artículo comprende son las sanciones que prevé para tiempo de guerra: Prisión menor o destitución. Imputar cualquier accidente a culpa por un simple error del comandante, equivale a cargar sobre sus espaldas todos los riesgos propios de la navegación, que deben ser soportados por la sociedad que se beneficia con ella y no por una sola persona que precisamente está colaborando para que esa actividad sea posible.

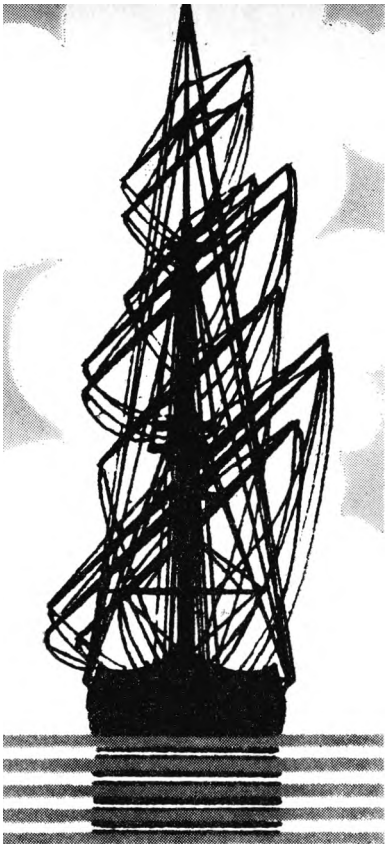
Esto no significa que sea lícito instituir la irresponsabilidad para quien conduce un buque de guerra. Cuando a un oficial se lo designa comandante, se presume que posee un nivel aceptable de capacidad profesional que le permitirá gobernarlo con relativa eficiencia; todo comportamiento por debajo de ese nivel le es imputable y las responsabilidades serán más o menos graves según fueren las circunstancias.

Cuál es la conducta seguida, cuáles el nivel de conocimientos y habilidad exigibles en cada caso concreto, cuál el peso de los distintos factores, es cuestión de criterio, equidad, pulso, tacto, intuición, sabiduría, en una palabra, de pericia del perito, en el triple sentido de pericia en el procedimiento de apreciación de la prueba, pericia en el arte de comandar un buque y pericia en la técnica de elaborar un peritaje.

TRIPTICO MARINO

Por el Capitán de Fragata Capellán
JOSÉ BRÉNDEL

Ilustraciones de
EMILIANO CELERY



I

RECALADA DE ATARDECER

Mi barco ayer se me ha ido
Zarpando hacia el alba sin mí:
Me dijo un adiós con banderas,
Izando gorras marineras
Y turbios los ojos sentí...
Mi barco se me hizo a la mar
Y ya no lo puedo alcanzar.
Quedéme en la orilla muy solo
Mirándolo cómo se fue;
Alcé mi pañuelo de intento
Llamándolo en la voz del viento
Pues apenas ya se le ve...
Mi barco se hizo a la mar
Y no me podré consolar.

No mires ya más a lo lejos
—La brisa a mi oído cantó—
Mil rutas te rasgan el alma
Con mares de leva y de calma
Y hacia ellas tu barco zarpó.
Mi barco se fue hacia mi mar
Quizás aún lo pueda alcanzar.
Se fue hacia el mar del recuerdo
Conmigo allí siempre estará;
Por mí cantarán sus antenas,
Las noches tendrán lunas llenas
Y el viento de Dios soplará.
Conmigo y al atardecer
El mar su quilla ha de mecer.

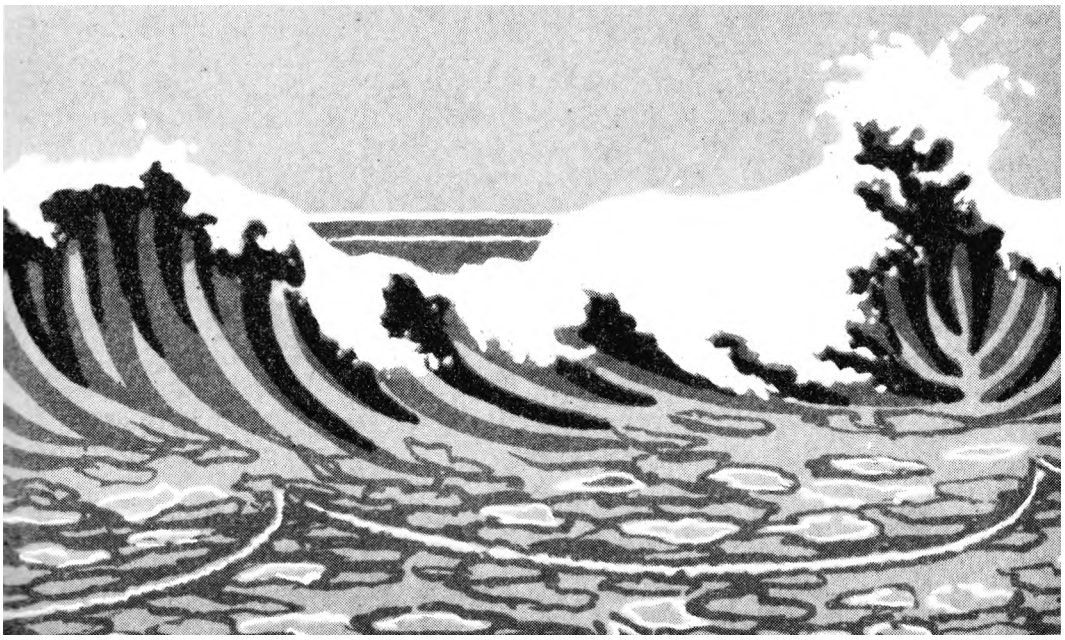
II

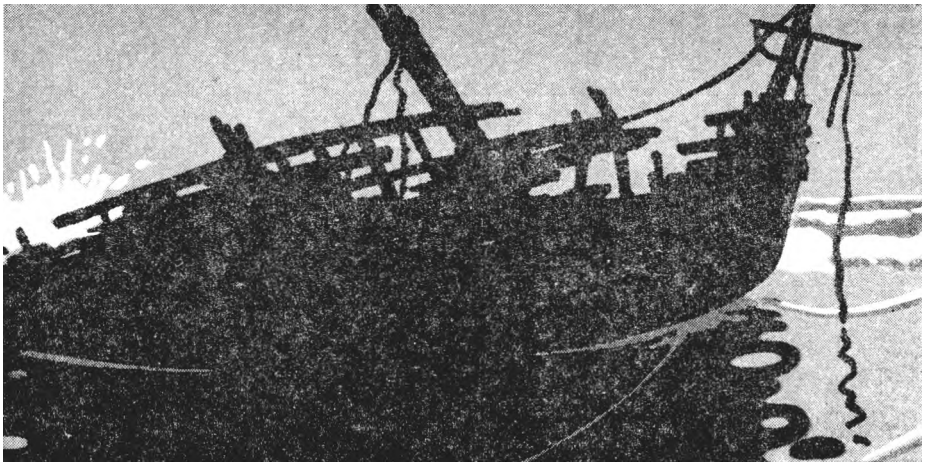
PUENTE DE MANDO

Gime el silencio en el tic-tac sonoro
De los relojes que misterios tejen;
El sol juega en los altos ventanales
Y en el instrumental suave se mece;
El mar respira fuerte en el rolido
Con que la nave su bregar arrulla,
Y el timonel los ojos en el rumbo
Se abraza a la gran rueda de las rutas.

La brújula delira con senderos
Que Atlante siempre borra presuroso,
Mientras el catalejo se entretiene
Mirando hacia la costa, arena y oro;
Sobre la carta, un oficial dibuja
La línea de la ruta en negro y blanco
Sueña el sextante horóscopos de estrellas
Que danzan en sus lupas giros blandos.

Santuario del silencio de mi buque
Do las palabras por los ojos miran;
Al frente, el mar, el libro del marino
Y en lo alto, Stella Maris que vigila.





III

MARINO VIEJO

Anoche soñé con mi buque,
El mismo que no existe ya;
Subí con mi blanco uniforme
Por el familiar portalón,
Sonó el pito “oficial a bordo”
Y un fusil me homenajeó.
Anduve con ágiles pasos
Subiendo y bajando a través...
Me sonrieron con viril afecto
Mis hombres, los hombres de ayer
Y una alegría de gloria
Me invadió como un hogar.

Ayer me llevó la nostalgia
Al puerto, a un buque de hoy;
Subí sin mi blanco uniforme
Y nadie me reconoció;
Todo era extraño en la nave,
Todo lo que tanto amé.
Hombres y cosas cambiaron
Tan sólo yo me quedé...
Con alma llena de pena
Al pabellón saludé
Y arrastrando pies de viejo
Por el portalón me alejé.

AMERICA LATINA:
Relaciones Comerciales

Los recientes acontecimientos ocurridos en el campo económico y financiero mundial confieren interés y actualidad al estudio que sigue, presentado en el número de julio del corriente año de la "Bolsa Review", de Londres, por sir George Bolton, presidente del Banco de Londres y América del Sud.

Las relaciones económicas entre la América latina y los países desarrollados, y especialmente con los Estados Unidos, han estado soportando rápidos cambios y parecen aproximarse a una crisis. En los últimos años, la llamada "revolución tecnológica" ha ensanchado la brecha del "standard" de vida y progreso económico que siempre las ha separado. Este alejamiento ha sido más significativo a causa de la "revolución en expectativa" debida a factores como la evolución de la radio, las migraciones rurales a los centros de población y las prácticas comerciales modernas.

Los cambios en las normas del comercio mundial, reflejo de la revolución técnica de los países industriales, se han traducido totalmente en desventajas para los países en desarrollo. Según los latinoamericanos, el interés personal que llevó a los países ricos a interferir en su comercio exterior para mejor servir a sus propias necesidades industriales, ha resultado desastroso. La tecnología moderna no ha respetado el concepto de que la división internacional del trabajo debe mantener un favorable equilibrio de la balanza comercial entre países.

Estas disparidades del desarrollo económico que se han producido entre los países ricos y los pobres, conducen a situaciones críticas. Las naciones industrializadas dependen cada vez menos de las productoras de materias primas y, por ende, están menos interesadas en financiar su desarrollo, mientras que éstas dependen cada vez más de su comercio y de sus relaciones financieras con aquéllas, por lo que les urge obtener mercados de exportación e intercambio tecnológico.

La competencia comercial ha producido compañías más poderosas y en variados grados de protección nacional. El caso más destacable es el de las compañías norteamericanas en Europa Occidental y América latina, lo que ha creado, especialmente en América, dificultades para la entrada de capital privado extranjero, y las obligaciones que crea, posiblemente más que por su volumen, por lo que para una eco-

nomía individual justifican. Indicaría que los inversores buscan los lugares de mayor rendimiento. La atracción que representa América latina es algo menor que las de otras comarcas de Europa, Norteamérica o Australia y debido a las reacciones a veces bruscas de aquéllos. Los obstáculos para un mayor flujo de capital y asistencia técnica para América latina no dependen siempre totalmente de su estructura nacional.

Una característica del cambio es su alto costo; ello proviene de los gastos de investigación, lo que conduce a seleccionar mercados que respondan económicamente. La necesidad del cambio es reconocida y aceptada por las naciones pobres, pero se considera la influencia que esto tiene en su economía y, por ello, el punto crucial lo constituye la realización de una política adecuada. La influencia de una industria extractiva sobre los beneficios de la exportación y del control fiscal puede ser preponderante y en América latina aumenta constantemente el interés en ejercer control sobre ellos, lo que a su vez afecta al intercambio, sea de materias primas, industrias dependientes o créditos locales, problemas que conducen a la concepción "multinacional" del comercio, es decir, que el intercambio no posee nacionalidad y, por ello, es inocente de cualquier motivo de índole nacional.

Esta teoría produce definidas clasificaciones comerciales: Internacional, multinacional, transnacional y supranacional, términos debidos al profesor R. Robinson (International Busines Policy), correspondientes a situaciones en función de la relación aceptada entre el Estado y el capital extranjero y debidas a la "gran estrategia comercial" con que las grandes compañías conducen sus negocios.

Cada compañía considera legítimo su interés, no sólo de obtener un razonable beneficio, sino también de controlar su intervención en cada mercado; ésta es en sí la razón que las lleva a transferir ayuda técnica. Estos propósitos parecen no presentar mayores complicaciones en los países industrializados, pero en América latina son motivo de conflictos locales, públicos o privados, que se convierten en políticos; es causa preponderante de esto el conflicto entre habitantes que desean introducir técnicas modernas, aun de compañías extranjeras, y empresarios locales que las hacen fracasar si ellos no pueden competirles.

Las primeras ayudas técnicas en América latina, como fueron los ferrocarriles, puertos, frigoríficos, minería y también en lo agropecuario, fueron motivadas por el deseo de mejorar su producción de alimentos y de materias primas, a fin de incrementar su exportación a las naciones industrializadas y no para competir con la actividad local. Dichas empresas adquirieron, con ios años, cuando el país se desarrolló, una influencia mayor de la que sus iniciadores preveían, y la presencia de intereses extranjeros en sus actividades fundamentales

fueron entonces inaceptables, por la presión tanto económica como social en la vida de la nación, que condujo a la nacionalización posterior de muchas de ellas, actos que a su vez llevaron a los inversores extranjeros a considerarlas zonas riesgosas, concepto que en la actualidad tiene sus variantes.

Los inversores deben prestar más atención que la que han tenido en el pasado a los legítimos deseos nacionales de mejorar su propia economía, y colaborar pero no explotar, participar en su prosperidad y no condenarlas a un permanente estado colonial.

Una Carta

Hemos recibido del señor capitán de navío D. Manuel A. Moranchel la carta que transcribimos a continuación:

Buenos Aires, 16 de setiembre de 1971.

Señor Director del Boletín del Centro Naval

De mi consideración:

En el N° 687 del Boletín de su eficiente dirección figura un artículo titulado "El presupuesto integrado y el control de dirección", muy interesante, pues sus autores han interpretado la real importancia del "control de empresa" en toda actividad, a las que no escapan las Fuerzas Armadas.

Ellos declaran haberlo aplicado en sus tareas profesionales, manifestación que motiva la presente.

Recurramos a la memoria. En el año 1927, y varios siguientes, la Marina publicó una planilla anual, informando de los gastos habidos en el año, al establecer los costos de conservación y de mantenimiento de las unidades navales y terrestres que la integraban, ajustándose a un ordenamiento similar en parte al que los autores proponen (pág. 223) .

La idea fue tomada de la "Orgánica de la Marina de los Estados Unidos".

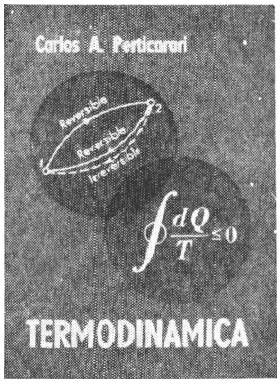
Esta publicación tuvo vida efímera; desapareció dos o tres años después, ignorándose la causa.

Es de esperar que la iniciativa presentada tome carácter, pues es inobjetable su importancia; lo prueba el balance anual que tocia empresa organizada presenta, espejo de su eficiencia.

Saluda a Vd. atte. — (Fdo.) *M. A. Moranchel*

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

Notas Profesionales

NACIONALES

ESTACIÓN ASTRONÓMICA RÍO GRANDE

El 12 de julio llego a Ezeiza el profesor Louis Arbey, presidente de la Universidad de Besançon (Francia), acompañado por el observador astronómico de esa universidad, profesor Louis Genoux.

Su arribo a nuestro país tiene por objeto asesorar en la instalación del astrolabio D'Anjou tipo O.P.L. en la región más austral posible del territorio argentino, para lo cual se eligió la zona de la Base Aeronaval de Río Grande, en Tierra del Fuego.

El astrolabio D'Anjou es un anteojo de observación astronómica que la Universidad de Besançon entrega en préstamo, con apoyo de la cooperación técnica francesa, para ser operado en nuestro país por el Observatorio Astronómico de la Universidad de La Plata y el Observatorio Naval dependiente del Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina.

Este nuevo punto de observación se denominará "Estación Astronómica de Río Grande" y contribuirá en gran medida a complementar los estudios de la hora; la variación de la velocidad de rotación de la Tierra; la deriva de los continentes; el corrimiento de los Polos y otros problemas geodésicos que hasta ahora se estudiaban con la Estación Cenital Punta Indio.

De acuerdo con los términos del convenio entre la Universidad de Besançon, de La Plata y el Servicio de Hidrografía Naval, los resultados de las observaciones que se hagan en esta nueva estación serán publicados conjuntamente por las tres instituciones.

La estada de ambos científicos en el país durará unos dos meses.

CEREMONIA DE COLOCACIÓN DE LA QUILLA A UN BUQUE HIDROGRÁFICO PARA LA ARMADA

El 17 de julio se realizó la ceremonia de colocación de la quilla a un buque hidrográfico auxiliar para la Marina. La ceremonia tuvo lugar en los Astilleros Mestrina, instalados en la Boca, a los que se adjudicó por licitación la construcción de esa unidad, y fue presidida por el director general del Material Naval, contraalmirante Félix F. Imposti, en representación del Comandante en Jefe de la Armada. Asistieron además altas autoridades nacionales, provinciales, municipales y de la institución naval.

Este buque forma parte del Plan de Renovación del material destinado al Servicio de Hidrografía Naval, para el cumplimiento de sus funciones específicas, y entre las misiones que se le encomendarán figuran relevamientos hidrográficos sobre el litoral y la plataforma continental.

La adjudicación a un astillero privado responde a la política de la Armada de orientar la construcción de sus unidades hacia la industria naval nacional. Cabe agregar, que el buque estará equipado con los elementos tecnológicos más avanzados y llevará a su bordo dos lanchas hidrográficas, que facilitarán el desarrollo de sus tareas.

Características principales de la unidad

Desplazamiento, 655 toneladas; eslora, 51,10 m; manga, 8,50 m; calado, 2,44 m; velocidad, 12 nudos; autonomía, 6.000 millas; propulsión, 2 motores diesel con hélices de paso variable.

VISITA AL SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL

El 27 de julio visitaron la sede del Servicio de Hidrografía Naval, el Dr. Gilbert Jaffe, director del National Oceanographic Instrumentation Center, dependiente del Departamento de Comercio de los Estados Unidos y el Dr. Antonio Quesada, geólogo del Departamento Programa Regional de Desarrollo Científico y Tecnológico de la O.E.A.

Los visitantes, que también mantuvieron conversaciones con el presidente del Instituto Argentino de Oceanografía, teniente de navío (ingeniero) Alberto Lonardi, fueron recibidos por el jefe del Servicio, capitán de navío José A. Alvarez y luego recorrieron las distintas dependencias. Fijaron su atención en particular en el taller de instrumental, que tiene a su cargo la reparación y mantenimiento del material de investigación científica y donde a la vez se fabrican algunos elementos de precisión que antes debían importarse del extranjero.

EL JEFE DEL SERVICIO METEOROLÓGICO DE LA ARMADA ASISTE A LA XV ASAMBLEA GENERAL DE LA UNIÓN GEOFÍSICA Y GEODÉSICA INTERNACIONAL

El 30 de julio partió hacia Moscú el capitán de fragata Rubén Nasta, jefe del Servicio Meteorológico de la Armada, para representar a la institución en la XV Asamblea General de la Unión Geofísica y Geodésica Internacional, que se desarrolló en la capital soviética y en la que estaban presentes los científicos y técnicos más relevantes de las disciplinas geofísicas y geodésicas de todo el mundo.

El capitán Nasta presentó a la Asociación Internacional de Meteorología y Física de la Atmósfera, de cuyo Comité Nacional es el presidente en nuestro país, los trabajos de investigación del Proyecto ASPAS (Análisis Sinóptico Pacífico y Atlántico Sud) que está desarrollando el Servicio Meteorológico de la Armada, contribuyente a un mejor conocimiento de la meteorología marítima y continental de nuestro hemisferio.

CURSOS DE HISTORIA MARÍTIMA Y DE SEGUROS MARÍTIMOS

La Fundación Argentina de Estudios Marítimos dicta un curso de Historia Marítima en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

El curso versa, entre otros temas, sobre: Bases para los estudios históricos marítimos, Geografía marítima, Descubrimientos y exploraciones, Actividades marítimas en la época colonial, Influencia del poder naval en la historia argentina, Actividades marítimas en la Patagonia, Historia de la industria naval y de nuestra marina mercante, El comercio marítimo colonial e independiente, Navegación y puertos en el desarrollo de la economía argentina, Historia portuaria argentina, Las Malvinas y la Antártida Argentina, Antecedentes históricos de la Cuenca del Plata, etc.

Se inició el 11 de agosto y prosigue todos los miércoles hasta el 24 de noviembre, dentro del horario de 18.30 a 20.15 horas.

Asimismo se dicta un ciclo de Seguros Marítimos que desarrolla los siguientes tópicos: Seguros Marítimos, Cascos, Mercadería, "Protection and Indemnity", el Mercado de Londres, Economía del Seguro Marítimo, etc.

Este ciclo se inició el 24 de agosto dentro del mismo horario indicado anteriormente.

Las inscripciones se reciben en la Secretaría de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Córdoba 2122, primer piso (46-4472 y 49-6122), entre las 16 y 19 horas.

SE FIRMÓ UN CONTRATO ENTRE LA ARMADA ARGENTINA Y LOS ASTILLEROS ALIANZA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN BUQUE HIDROGRÁFICO PRINCIPAL

Continuando con la política de encargar construcciones a la industria naval del país, el 9 de agosto se firmó el contrato para la construcción de un buque hidrográfico principal, que podrá operar en el litoral marítimo, incluido el Sector Antártico Argentino.

Dicho contrato fue firmado por el director general del Material Naval, contraalmirante Félix F. Imposti, en representación de la Armada, haciendo lo propio por los Astilleros Alianza, que tendrán a su cargo la construcción del referido buque, su vicepresidente, señor Arnaldo Martinenghi.

Características del buque

Eslora máxima, 70,50 m; manga, 11,50 m; calado, 4 m; desplazamiento, 1.960 toneladas; dos motores propulsores, con una hélice de paso variable.

El tiempo de construcción será de 33 meses.

AFIRMACIÓN DEL PABELLÓN DE GUERRA ARGENTINO EN UNO DE LOS DESTRUCTORES ADQUIRIDOS RECIENTEMENTE EN LOS ESTADOS UNIDOS

El 17 de agosto, en la Base Naval San Francisco de la Armada de los Estados Unidos, tuvo lugar a bordo del destructor USS «Conway», la ceremonia de incorporación de esa nave a la Primera División de Destructores de la Armada Argentina.

La citada unidad, por disposición del Comandante en Jefe de la Armada, llevará el nombre de «Almirante Storni».

El acto fue presidido por el comandante del Duodécimo Distrito Naval, contraalmirante U.S.N. Alfred R. Mater y por el agregado naval argentino, contraalmirante Carlos Alvarez.

En primer término usó de la palabra el contraalmirante Mater y luego se procedió al arriado del Pabellón de Guerra de los Estados

Unidos y a la desafectación de la nave. Acto seguido se efectuó la firma de la documentación de transferencia, tras lo cual se realizó el desembarco de la dotación estadounidense.

Posteriormente se afirmó el Pabellón de Guerra argentino, y luego de constituirse la guardia militar correspondiente, se entonó el Himno Nacional. Finalmente, el contraalmirante Alvarez puso en funciones al comandante del destructor «Almirante Storni», capitán de fragata Isidoro Antonio Paradelo. En el acto estuvieron también presentes otras autoridades militares y el cónsul argentino en San Francisco, señor Héctor Jorge Méndez.

Cabe señalar que el mismo día viajó hacia los Estados Unidos el capitán de navío Jorge Fraga, quien ha sido designado comandante de la Primera División de Destructores de la Flota de Mar. En dos aviones de la Fuerza Aérea Argentina, acompañaron al mencionado oficial superior 120 hombres que integrarán las dotaciones del mencionado buque y del destructor «Almirante Domecq García».

EXTRANJERAS

INTERNACIONALES

EL PODERÍO NAVAL RUSO Y EL ESTADOUNIDENSE, SEGÚN EL "JANE'S" DE 1971

La magnitud y capacidad de la flota de los Estados Unidos está disminuyendo mientras la Unión Soviética tiene ahora "la superarmada de una superpotencia", según informa la autorizada publicación "Jane's Fighting Ships".

Unidades armadas con misiles

La edición del anuario sobre las fuerzas navales de todo el mundo correspondiente a 1971-72 fue dada a publicidad y observa que la armada soviética ya ha superado a la estadounidense en naves de superficie y submarinos, mientras goza de una "casi paridad" en lo relativo a los sumergibles nucleares del tipo Polaris.

Si la URSS continúa su ritmo actual de construcción de por lo menos seis submarinos con proyectiles nucleares por año, la Unión Soviética habrá alcanzado la paridad —si no la superioridad— para 1975.

El "Jane's" calcula que la Unión Soviética tiene ahora 83 submarinos de propulsión nuclear y 318 convencionales, comparados con 54 submarinos nucleares y 42 convencionales que tienen los Estados Unidos.

Agrega que el Kremlin cuenta, además, con dos cruceros portahelicópteros, 26 cruceros y naves con misiles, 100 destructores o unidades similares armadas con misiles y centenares de unidades menores.

Portaaviones nucleares

El anuario afirma que la Unión sólo mantiene una ventaja decisiva sobre Rusia en los portaaviones nucleares.

La publicación también señala lo siguiente:

1°) La "primera necesidad" de Occidente es constituir una fuerza naval permanente multinacional, para defender las rutas comerciales a través del océano índico y el Extremo Oriente. "En condiciones ideales" la fuerza debe abarcar unidades de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Australia, Nueva Zelandia, India, Paquistán, Malasia, Singapur, Portugal y Sudáfrica.

2°) Muchas naciones menores han tomado la decisión de equipar sus armadas con naves pequeñas y rápidas, de gran alcance y considerable potencia, lo que les da un poder ofensivo desproporcionado en relación con su tamaño.

3°) Gran Bretaña corre el riesgo de "perder definitivamente su prestigio" si abandona a los portaaviones y otras naves mayores para depender exclusivamente de una flota formada por unidades pequeñas.

LA "BATALLA NAVAL" ENTRE RUSIA Y ESTADOS UNIDOS LA GANARÁN LOS SUBMARINOS

Noche y día, los negros submarinos nucleares de los Estados Unidos y la Unión Soviética patrullan los mares del mundo y se vigilan estrechamente, como en un macabro juego al escondite.

Sus aparatos electrónicos están constantemente al acecho de dos objetivos fundamentales: submarinos equipados con misiles y barcos de cualquier tipo.

Según funcionarios de la armada norteamericana, cada uno de estos dos países aventaja al otro en algún aspecto de la guerra submarina.

Los 41 Polaris y Poseidón de los Estados Unidos, por ejemplo, se destacan porque pueden seguir el rastro a submarinos soviéticos de las clases H e Y sin ser detectados, al menos durante un cierto tiempo.

Ojos bien alerta

Los funcionarios de la marina norteamericana se niegan a revelar en qué medida sus submarinos pueden efectuar este rastreo de sus ho-

mólogos soviéticos. Pero, al referirse a un submarino soviético de la clase Y que fue fotografiado a comienzos de año, al subir a la superficie en el Pacífico, por un avión de reconocimiento norteamericano, comentaron: "No fue casualidad que nuestro avión estuviera allí".

En cambio, dijo un funcionario, "no tenemos noticias de que alguno de los nuestros armados con Polaris —o de los nuevos, provistos del Poseidón— haya sido detectado en los últimos diez años. De haber sido así, nos hubiéramos enterado".

"Creemos que, comparativamente, nuestros submarinos nucleares son cualitativamente superiores".

El "formidable" clase C

Pero en lo que respecta a los objetivos de la superficie, los funcionarios admiten que es la Unión Soviética la que se halla en ventaja.

La diferencia radica en que los soviéticos poseen un sumergible, llamado de clase C, distinto a cualquier modelo norteamericano, que puede disparar un misil de largo alcance, sumergido o desde la superficie.

"No cabe la menor duda de que ésta es la amenaza más formidable que hayamos encontrado en alta mar", manifestó un funcionario.

Esta amenaza se cierne sobre los convoyes marítimos, los cuales, según explicó el funcionario, constituyen un elemento vital para cualquier operación militar de los Estados Unidos en ultramar. Este objetivo es perfectamente coherente con la nueva estrategia de la armada soviética, consistente en privar a los Estados Unidos de rutas marítimas en el caso de una guerra.

Antes y ahora

Antes de que el submarino de clase H hiciera su aparición, dijo el funcionario, las unidades encargadas de custodiar un convoy marítimo sólo debían preocuparse por algún ataque de torpedos, enfilado desde algún punto exterior a la "pantalla" protectora formada por los buques de guerra que rodeaban el convoy.

"Ahora, en cambio, hay que prever que el ataque enemigo puede desencadenarse desde cualquier punto, dentro de un radio de 180 kilómetros".

Los modernos "sonares" o mecanismos de detección pasiva de alta precisión —con los que, indudablemente, debe estar equipado el submarino de clase C— pueden localizar buques de gran tonelaje "a distancias realmente considerables", dijo. "Una distancia de 180 kilómetros no es nada fuera de lo común cuando las condiciones reinantes son satisfactorias".

El funcionario señaló más adelante que un aspecto particularmente "formidable" del misil crucero del sumergible de clase C soviético consiste en que, una vez disparado, puede desplazarse a ras del agua, durante casi todo su vuelo hacia el objetivo, sin ser detectado.

"Puede que sólo advirtamos que se dirige hacia nosotros cuando ya lo tenemos a 25 millas de distancia —dijo—, lo cual torna nuestro problema defensivo en un problema antiaéreo, además de antisubmarino".

Defensas antiguas

Añadieron los funcionarios que los mejores armamentos con que cuenta la marina norteamericana para la lucha antisubmarina fueron proyectados para hacer frente a los sumergibles de hace quince años.

Mientras el torpedo Mark-48 no entre en servicio, a fines de la presente década, los Estados Unidos no tendrán, según los funcionarios, ningún recurso contra los veloces submarinos actuales, capaces de desarrollar entre 30 y 35 nudos.

Un funcionario declaró que la armada está estudiando la modificación de un proyectil submarino con cabeza nuclear, a fin de transformarlo en un cohete con carga explosiva convencional, con lo que se obtendría un arma comparable al misil de los submarinos de clase C soviéticos.

90 submarinos por bando

Según los funcionarios, tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética tienen en operaciones alrededor de 90 submarinos a propulsión nuclear cada uno, todos ellos capaces de desarrollar velocidades máximas de 30 a 35 nudos.

Los soviéticos están construyendo anualmente unos 15 submarinos nucleares, casi la mitad de ellos del tipo Y, similar al Polaris norteamericano. Los Estados Unidos, por su parte, producen aproximadamente cinco submarinos nucleares por año.

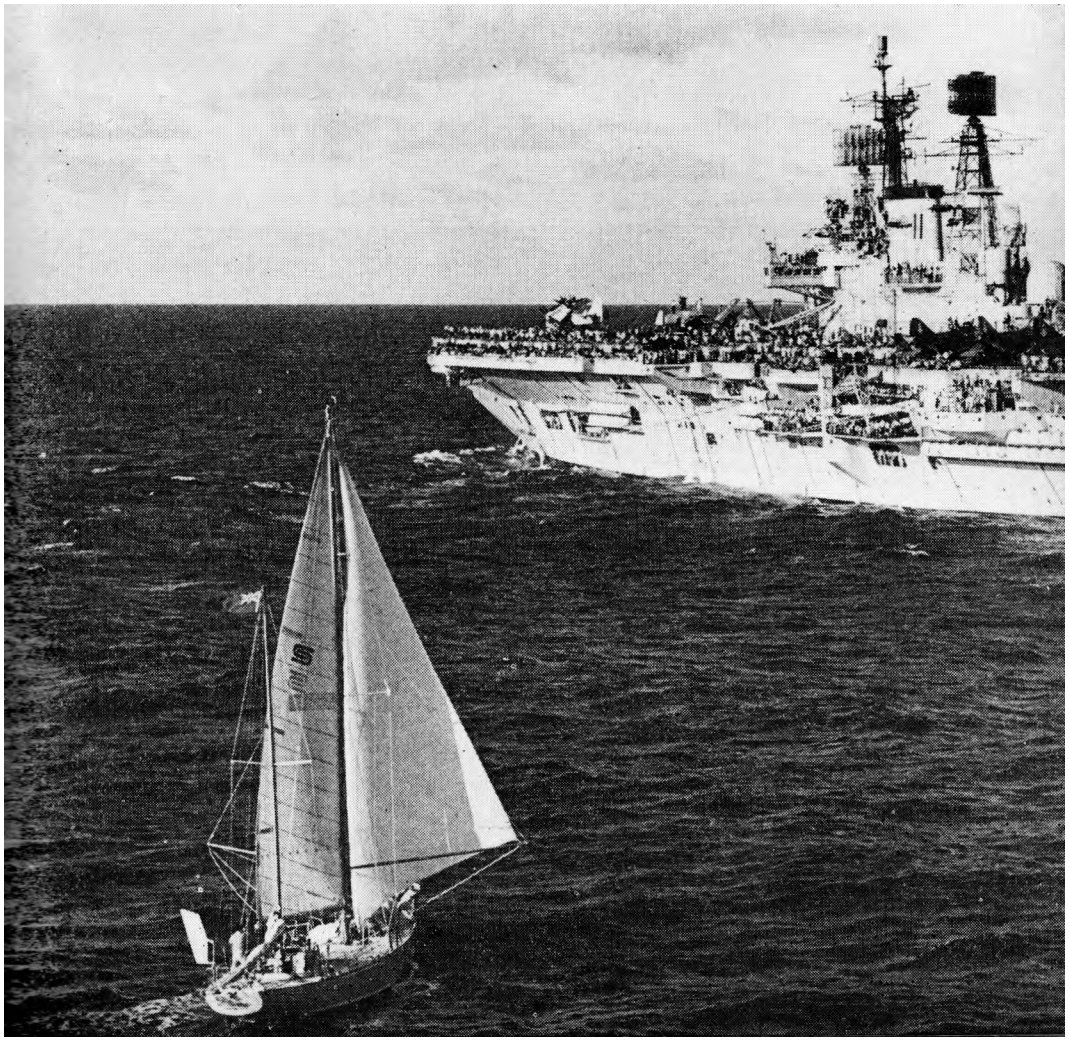
Rusia cuenta con la flota submarina más nutrida que se haya visto en tiempos de paz, con aproximadamente 90 submarinos nucleares y más de 260 submarinos con motores diésel. "Es evidente que están realizando un gran esfuerzo nacional en este terreno", dijo un funcionario, "y que sólo a un loco se le ocurriría que no han de seguir realizándolo. Nosotros [los Estados Unidos] no podemos quedarnos de brazos cruzados, ni debemos dormirnos en los laureles".

(De un articulo de Edward K. Delong, publicado en "La Prensa" del 30 de agosto)

GRAN BRETAÑA

HOMENAJE IMPROVISADO

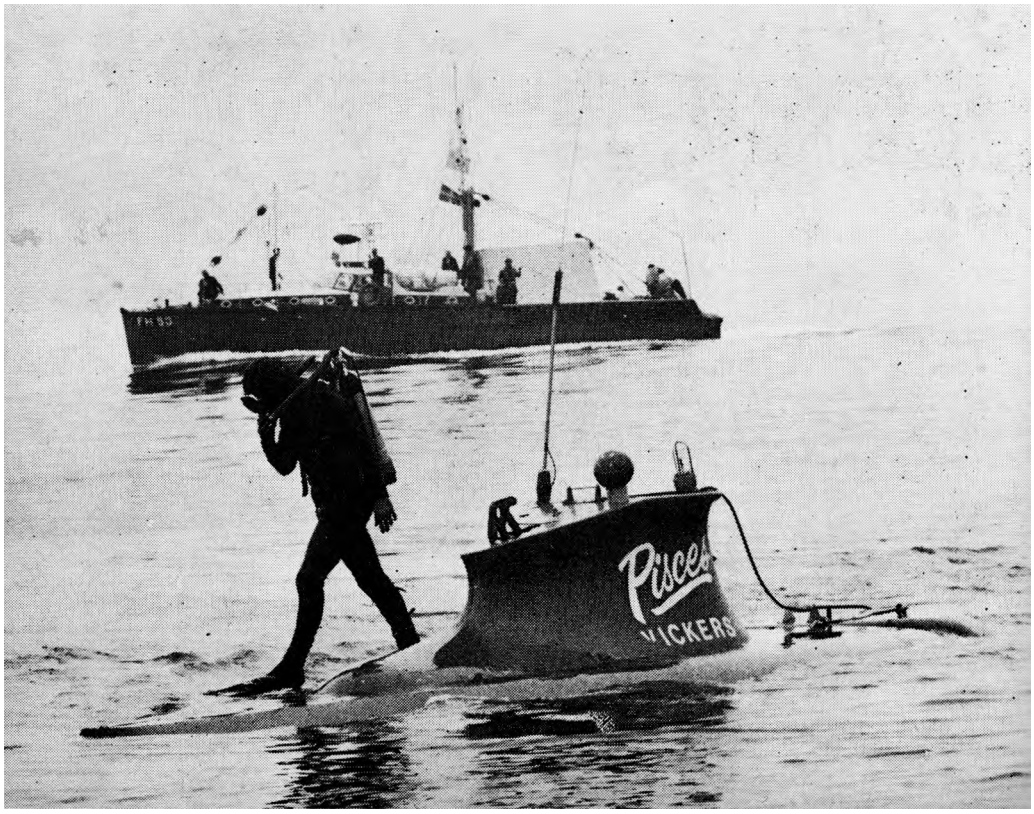
Con la única excepción de los que están de guardia, toda la tripulación del «Ark Royal», el último portaaviones británico, de 50.000 toneladas, saluda a Chay Blyth, navegante solitario que, a bordo del yacht «British Steel», de 17 toneladas, está terminando su vuelta al mundo "al revés", es decir de Este a Oeste, en sentido contrario al de la rotación de la Tierra.



EL MICROSUBMAR1NO «PISCES»

Frente a la costa suroeste de Inglaterra se efectuaron recientemente con tocio éxito inmersiones experimentales con el microsubmarino «Pisces», construido por Vickers Ltd. —capaz de descender a 900 m de profundidad, lo que ya ha hecho— para ensayar sus equipos de exploración submarina.

Con unos 6 m de eslora y tripulado por dos hombres, el «Pisces» puede revolucionar las técnicas de investigación de naufragios y desastres aéreos, puesto que sus cámaras de televisión y fotográficas le permiten escudriñar vastas áreas submarinas en busca de restos de naves. Trabajando en colaboración con su barco madre, el «Vickers Venturer», con el buque de salvamento «Pintail», de la marina de guerra británica, y con el barco civil «Fathomer», el submarino investigó rastros de sonar previamente trazados por barcos de superficie y descubrió tres restos de naufragios no señalados hasta el momento en las cartas marinas.



LA MARINA BRITANICA INCORPORA NUEVOS TIPOS DE BUQUES A SU FLOTA

La Armada Real, superada en número por las flotas de los Estados Unidos y la Unión Soviética, está consagrando su atención a las últimas novedades en la construcción naval, para mantener su importancia.

A principios del corriente año radió el crucero pesado «Belfast», último de los buques poderosamente artillados de una marina que, en su apogeo, llegó a contar con 29 *dreadnoughts.*

El objetivo actual es contar con una flota de buques modernísimos impulsados por turbinas de gas, que compense, con su versatilidad y poder de ataque, su inferioridad numérica.

El crucero "de cubierta corrida", tipo de buque enteramente nuevo, se ha proyectado para reemplazar a los portaaviones, ya que el «Ark Royal», último de éstos, se ha previsto radiarlo a fines de 1972.

La Marina espera que si sus aspiraciones no son anuladas por el aumento de los costos, el primero de los tres cruceros de aquel tipo estará operando a fines de la actual década.

Se ha descripto a esos cruceros como "miniportaaviones". Con desplazamiento entre 18.000 y 23.000 toneladas, costarán, al valor actual de la moneda, unos 100 millones de dólares cada uno.

La cubierta corrida será una pista de 180 metros de largo para el despegue y aterrizaje de helicópteros y de aviones VSTOL, o de corta carrera de despegue y aterrizaje vertical, como el caza Harrier.

El armamento comprenderá misiles de buque a buque o de buque a aire, entre ellos el *Sea Wolf*, gobernado por radar.

Según los planes vigentes, cada uno de estos cruceros estará equipado para actuar como buque de comando y de control, capaz de asumir la dirección de operaciones de la flota en alta mar y en desembarcos.

Con ese objeto, sus dependencias centrales de control incluirán instalaciones anti-incendio y de detección electrónica.

Actualmente los astilleros británicos están construyendo 19 unidades para la Marina Real, comprendidos cinco submarinos nucleares.

Todos los buques de superficie tendrán turbinas de gas para su propulsión. Ello permite eliminar los compartimientos de calderas, economizando peso y espacio, y reduciendo el personal de mantenimiento.

Las tripulaciones serán así menos numerosas: la que está prevista para uno de los nuevos cruceros es de 810 hombres, contra más de un millar que llevaban los cruceros pesados de antaño.

Informantes navales aclaran que en estos nuevos buques británicos no se pretende emular los numerosísimos dispositivos electrónicos ni la variedad de armamentos que traen los más modernos navios soviéticos.

Demasiado lejos

En la Marina Real está muy difundida la opinión, que comparten los oficiales de la 6ª Flota de los Estados Unidos, de que los rusos "se han pasado" en ese sentido, y que la excesiva dependencia de la electrónica para diferentes sistemas de armas puede convertirse en un factor negativo en combate.

Para suplementar las fragatas de la clase «Leander» se están incorporando dos tipos de buques de superficie que aumentarán el poderío antisubmarino de la flota.

La actual debilidad —francamente reconocida— de la armada británica está en que dentro de un año, cuando el «Ark Royal» termine su carrera, ya no quedarán portaaviones que puedan proveer una potencia de ataque comparable a la de los cruceros porta-misiles y destructores de la armada soviética.

(Del "New York Times")



CARLOS J. GALVALISI

Capitán de Fragata

Falleció el 6 de setiembre de 1970

El capitán de fragata Carlos J. Galvalisi ingresó en la Armada el 11 de abril de 1898. El 31 de diciembre de 1910 fue promovido a teniente de corbeta y pasó al escalafón de personal superior. El 1° de enero de 1928 ascendió a capitán de fragata y pasó a retiro el 1° de abril de 1932.

Sus principales destinos fueron: «Garibaldi.», «Bermejo», «Gaviota», «Libertad», «9 de Julio», Escuela de Aplicación de Mecánicos y Foguistas, «King», «Presidente Sarmiento», «Azopardo», «Buenos Aires», «Catamarca», «Maipú», «Paraná», «La Plata», «Ministro Ezcurra», «Independencia», «Jujuy», «Córdoba», «Guardia Nacional», «Patria», «Belgrano», «San Martin», «25 de Mayo» y «Bahía Blanca».

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Aurelio Ducasa, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina tengo la dolorosa misión de despedir los restos mortales del señor capitán de fragata D. Carlos Galvalisi.

Su ingreso en la Armada se produjo a fines del siglo pasado, cuando contaba dieciséis años, y se consagró a ella hasta el año 1932.

Durante el período de aprendizaje se distinguió por su inteligencia, aplicación y un particular sentimiento de respeto hacia sus maestros y superiores. En 1910, en virtud de sus excelentes condiciones personales, fue promovido a la jerarquía del personal superior. Años más tarde, cuando debió desempeñarse como maestro, se prodigó con generosidad y cariño proyectando sus conocimientos y sus experiencias en las nuevas generaciones, especialmente en la Escuela de Náutica.

Su foja de servicios es el testimonio de una larga historia en el mar, de una vida intensa guiada por una profunda vocación, en la que imperaron la caballerosidad y la hombría de bien.

Perteneció a una generación de marinos cuyo esfuerzo dio espléndidos frutos, que todos nosotros, los que les hemos sucedido, reconocemos en todo su alcance.

Nos inclinamos reverentes ante uno de nuestros camaradas que sirvió a la Institución con honor y lealtad.

En nombre de la Armada Argentina y en el mío propio, ruego a Nuestro Señor conceda infinita paz a su alma y cristiana resignación a su acongojada familia.



FRANCISCO W. MAC DONNELL

Capitán de Corbeta

Falleció el 14 de enero de 1971

El capitán de corbeta Francisco W. Mac Donnell ingresó en la Armada el 7 de diciembre de 1916, como aspirante de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 6 de diciembre de 1923 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1951. Pasó a retiro efectivo el 5 de julio de 1956.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «San Martín», «Belgrano», «Jujuy», «Chaco», «Río Negro», «Vicente López», Escuela de Aplicación para Oficiales, Grupo de Avisos, «1° de Mayo», «Mendoza» y «Bahía Blanca».

Como retirado en actividad prestó servicios en el Estado Mayor General Naval y en el Servicio de Inteligencia Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta Osvaldo I. Maciel, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la Armada Argentina, cumplo hoy con el penoso deber de despedir a quien fuera en vida el capitán de corbeta don Francisco Washington Mac Donnell.

Triste cometido con el que he sido honrado, ya que se trata de dar el postrer adiós a un camarada con cuya desaparición se extingue una larga existencia dedicada al servicio naval, en el que cosechó el respeto y la consideración de sus superiores, compañeros y subordinados, por su capacidad profesional y condiciones personales.

En su dilatada trayectoria militar, cumplida tanto a bordo como en tierra, ocupó los más diversos cargos de la actividad naval, desarrollando una tesonera labor que dejó huellas de su constante dedicación y de los valores que lo animaban.

Su pasaje a situación de retiro efectivo, hace ya casi 15 años, cerrando su ciclo de actividad naval, no significó desvincularse de la gran familia con la que siempre se sintió identificado y hoy la Armada Argentina se hace presente para despedirlo con dolor y sincero afecto.

Señor capitán Mac Donnell: Que una eterna paz te sea concedida en tu última morada y cristiana resignación fortalezca a tus deudos ante lo irreparable. ¡Descansa en paz!



ALBERTO R. ANTONINI

Capitán de Fragata

Falleció el 21 de abril de 1971

El capitán de fragata Alberto R. Antonini ingresó en la Armada el 8 de agosto de 1936, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 1° de noviembre de 1940 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1954. Pasó a retiro voluntario el 1° de noviembre de 1960 y se desempeñó como retirado en servicio desde el 1° de diciembre de 1962 hasta el 2 de julio de 1963.

Sus principales destinos en actividad fueron: «25 de Mayo», «Catamarca», «Belgrano», «Ministro Excurra», «Alférez Mackinlay», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Moreno», «Py», «Santiago del Estero», Flota de Mar, Base Naval Río Santiago, Estado Mayor General Naval, Escuela Naval, «Misiones», Escuela de Guerra Naval y Dirección General de Administración Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Mario Vai en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina tócame la triste misión de dar el postrer adiós al que en vida fuera el señor capitán de fragata don Alberto Antonini.

Muy triste misión es ésta y al cumplirla tengo plena conciencia de no alcanzar a reflejar con estas palabras, en su total dimensión, la personalidad de este brillante oficial de marina y compañero de promoción, que en su paso por la institución y a través de los destinos en los que le tocó actuar, dejara un recuerdo en el que privó la caballerosidad y la hombría de bien.

En su vida de relación supo conquistar hondos afectos, sobre todo por el caudal de generosos sentimientos que albergaba su alma. Quien de él necesitaba siempre encontró su franco apoyo, su consejo pleno de humanidad y comprensión.

Desde su ingreso a la Escuela Naval en el año 1936, hasta su retiro en el año 1960, sirvió con honor y lealtad permanente, contribuyendo con su dedicación y ejemplo a formar el grupo humano sobre el que descansa la institución.

Es sumamente difícil pedir a sus familiares resignación, porque no es fácil resignarse a tan grande pérdida, pero sí es cristiano unir nuestras plegarias diarias por su eterno descanso, premio indiscutible para una vida dedicada a su profesión y al amor a sus semejantes.

Al depositar sus restos mortales en la última morada, te rogamos Señor Todopoderoso, lo recibas en tu seno y procures para su alma la paz y el descanso eterno.

Palabras pronunciadas por el contraalmirante Carlos A. Sánchez Sañudo

Sus amigos de la Revolución Libertadora, compañeros y camaradas de tantas preocupaciones, angustias, triunfos y frustraciones, acongojados arte tan repentina y temprana pérdida, vienen a despedir a quien fuera un celoso e infatigable guardián de los principios y fines de la Revolución Libertadora, más aún, de la ética y honestidad de los medios elegidos para alcanzarlos.

Su profundo y auténtico respeto a la esencia misma de nuestras instituciones fundadoras, desde el comienzo le contaron entre los más entusiastas y permanentes oponentes al proceso que se iniciaba hace 25 años y que depararía días aciagos a todos sin excepción.

Su entrañable cariño por la institución a que dedicó su vida y su profundo fervor por el prestigio inmaculado de la Marina de Guerra hicieron de él uno de los más fieles colaboradores —sin premeditación ni cálculo— en la difícil tarea de neutralizar —entre 1955 y 1958— la acción disociadora de quienes quisieron adelantar en 15 años el marasmo que con pena soportó en estos, sus últimos días de su vida. El esfuerzo realizado en aquellos días de la Revolución Libertadora, silencioso, pero auténtico y eficaz, es una deuda ignorada por muchos de sus conciudadanos.

El retiro del servicio activo no significó la tranquilidad ni su indiferencia por el proceso que vivió nuestro país en su turbulencia y efímera etapa semiconstituciónal. Tantas esperanzas cifradas, cuanto frustraciones constatadas, comenzaron a minar su salud ya en 1963. Y los acontecimientos por él vividos desde entonces, con la autenticidad y el calor que ponía en el drama que muchos provocaban por acción u omisión, contribuyeron sin duda a agravar el mal que padecía y que finalmente nos lo ha arrebatado. Ni los cuidados dispensados en su hogar ni las exhortaciones de sus amigos, lograron apartarlo de los deberes que le imponían sus convicciones y que él colocaba por encima de otra consideración, por más perjudicial que le resultara incluso para su salud. Parecería que la magnitud de su espíritu y su grandeza moral superaron su resistencia física.

Su, lamentablemente poco común, concepto de la hidalguía, de la digna altivez propia de la hombría de bien, lo mantuvo en una actitud que le reportó incomodidades y dificultades, que tuvo que afrontar y superar, tanto él como su familia, raro timbre de honor en estos tiempos, en que parecería que todo puede intercambiarse, negociarse o pactarse.

A Lucrecia, su querida esposa e inseparable compañera de ideales, en el espíritu y en la acción, que Dios le dé cristiana resignación y las fuerzas necesarias para sobrellevar esta inesperada, irreparable e injusta pérdida. Junto a su inconsolable dolor y al de sus hijos, colocamos el nuestro, el de sus amigos y camaradas de la Revolución Libertadora, que pierde con él uno de sus más esforzados y valientes defensores.

Alberto Antonini, querido amigo: ¡Descansa finalmente en paz!



EDUARDO M. FARINATI

Capitán de Fragata

Falleció el lo de junio de 1971

El capitán de fragata Eduardo M. Farinati ingresó en la Armada el 30 de marzo de 1916, como aprendiz de la Escuela de Mecánica, y el 31 de marzo de 1919 pasó a la Escuela Naval como aspirante.

Ascendió a teniente de corbeta el 6 de diciembre de 1923 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1942. El 2 de octubre de 1944 fue nombrado como retirado en actividad y el 1° de agosto de 1958 pasó a retiro efectivo.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «San Martín», «A.2», «A.7», «Rosario», «La Plata», Base Naval Río de la Plata, «Paraná», «Moreno», Escuela de Aplicación para Oficiales, «1° de Mayo», Escuela de Mecánica», «Rivadavia», «Córdoba», Dirección General del Material Naval, Comisión Naval en Europa, «San Juan», Rase Naval Puerto Belgrano, «Pueyrredón» y Dirección General Administrativa. Como retirado en actividad: Dirección General del Material Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Alberto de Agostini, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina despide hoy por mi intermedio, en ceremonia de homenaje póstumo, al capitán de fragata don Eduardo M. Farinati.

Inglesado a las filas de la Armada en 1916 con sus tiernos 16 años, las aulas que lo vieron formar supieron de su inteligencia y capacidad, que le depararon la satisfacción de encabezar su promoción tanto al egresar de la Escuela Naval como al hacerlo del Curso de Aplicación.

Dedicó a la Armada 27 años de servicio activo, y como si ello fuera poco, el recuerdo de los gratos año? pasados en la institución y su deseo de seguir siendo útil a la misma, lo llevaron a reincorporarse por 14 años adicionales.

inició su carrera como oficial en el «San Martín», pasando su larga y brillante carrera por numerosas unidades de la Escuadra de Mar y de Ríos.

Más tarde, en retiro activo, desde la Dirección General del Material Naval, dedicó su capacidad a mantener activas y eficientes las naves de la Armada, no sin nostalgia de los hermosos momentos vividos a su bordo.

Alejado materialmente del servicio naval, tras un llamado de atención de ese mismo noble corazón que ha-

ce tan poco dejó de latir, siguió unido espiritualmente a la institución, siendo su frondoso anecdotario llama permanente para alumbrar cálidamente las reuniones familiares.

No es con profusión de palabras sino con profundidad de sentimiento, que no necesita de aquéllas, que se rinde homenaje al ser querido y respetado.

Dios, Comandante Supremo, que desde lo alto de su puente acciona el telégrafo con que gobierna la vida de la humanidad, ha ordenado al capitán Farinati parar las máquinas, y su corazón obediente y respetuoso de su autoridad, ha cumplido la orden con la misma presteza con que lo hubiera hecho hace muchos años el joven maquinista del viejo «San Martín».

Que Dios reciba su alma en su santo seno y dé cristiana resignación a su familia en esta hora de prueba.



CALIXTO OLIVER

Capitán de Fragata

Falleció el 2 de junio de 1971

El capitán de fragata Calixto Oliver ingresó en la Armada el 14 de febrero de 1910, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a guardiamarina el 4 de noviembre de 1914 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1934.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Independencia», «Azopardo», «Garibaldi», «Buenos Aires», «Ezcurra», «Pueyrredón», «San Martín», «Chaco», «Rivadavia», «Huergo», «Almirante Brown», Zona Naval de Dársena Norte, «M.16», Arsenal Naval Buenos Aires, Escuela de Aplicación para Oficiales, Base Naval Puerto Belgrano, Escuela Naval, «A.6», «M.4», Escuadrilla de Torpederos, Estado Mayor General Naval, «Catamarca», Comisión Naval en Europa y Arsenal de Artillería de Marina Zárate. Como retirado en actividad se desempeñó en el Estado Mayor General Naval y en el Consejo de Defensa Nacional (Zonas de Seguridad) .

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Jorge Alberto Mantovani, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada, me compete la triste misión de darle el último adiós y postrer saludo a quien en vida fuera el señor capitán de fragata don Calixto Oliver. Hombre de mar. en la verdadera acepción de la palabra, en una época de gratos v hasta un poco novelescos recuerdos, de pleno desarrollo de la entonces Marina de Guerra.

En esa época, en que la técnica comenzaba a tener la gran influencia de hoy día, desarrolló el capitán Oliver su carrera profesional, con ardor y poniendo de manifiesto sus cualidades para estar a tono con dicho momento.

Un pequeño ejemplo de éstas son las menciones honoríficas: en el año 1925, mientras prestaba servicio en el guardacostas «Alte. Brown» y en 1928, siendo jefe de la delegación de nuestra Escuela Naval, en visita a las repúblicas de Paraguay *y* Uruguay.

En dos oportunidades, aparte del suyo, realizó dos viajes en la gloriosa fragata «Sarmiento», guiando en sus primeros pasos a nuestros futuros oficiales.

Sería largo enumerar todos los puestos que desempeñó con idéntico amor a todo lo que nuestro glorioso uniforme representa. Así hasta el año 1942. en que a su solicitud obtiene su retiro de la Armada.

Una vida dedicada a la profesión con verdadero sentido de la responsabilidad, conformaron su personalidad; humano, tesonero, orgulloso del deber cumplido.

La institución lamenta profundamente su pérdida, |por el afecto que supo dejar en su paso por ella, en su hogar y en sus amigos y camara das.

Rindo así, sencillamente, este último homenaje: ¡Señor capitán Oliver, descanse en paz!



DAVID R. MOLTENI

Capitán de fragata

Falleció el 24 de julio de 1971

EL capitán de fragata David R. Molteni ingresó en la Armada el 19 de marzo de 1919, como aprendiz de la Escuela de Mecánica, y el 31 de diciembre de 1921 pasó a la Escuela Naval, como aspirante.

Ascendió a teniente de corbeta el 1° de enero de 1927 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1946. Pasó a retiro efectivo el 31 de diciembre de 1956.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Independencia», «Cervantes», «A.10», «Belgrano», «A.8», F.scuela Naval, «M.l», Escuela de Aplicación para Oficiales, 1ª Región Naval, Prefectura Naval, «Chaco», «Mendoza», «Buenos Aires», «Córdoba», Base Naval Puerto Belgrano, «Entre Ríos», Escuela de Mecánica, «La Argentina», Dirección General Administrativa y Taller de Marina de Dársena Norte. Como retirado en actividad se desempeñó en la Dirección General Administrativa, en el Comando de Aviación Naval y en la Dirección General del Material Naval .

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Emilio Néstor Pietronave, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Nacional debo cumplir el penoso deber de despedir los restos mortales del capitán de fragata don David Raúl Molteni, rindiendo así el sentido y justiciero homenaje de la institución naval a quien la sirvió con amor y sacrificio.

La vida nos depara satisfacciones legítimas, donde el espíritu hace que la contemplemos en su plenitud, pero también hace que pasemos momentos penosos, tristes, como éste, en el que la congoja y la emoción sacuden nuestra alma y nos hace sentir impotentes ante lo irreparable

Quienes conocieron al capitán Molteni podrán apreciar el calibre del hombre de familia, del amigo y del camarada marino que nos ha dejado.

Durante sus largos años de servicio conoció las entrañas de la mayoría de los buques con que en ese entonces estaban dotadas las flotas de mar y ríos, así como también integró las planas mayores de la Escuela Naval. Escuela de Mecánica de la Armada y Comando de Aviación Naval, entre otros destinos.

En todos ellos dejó el recuerdo 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 todos quienes lo trataron.

Pidamos a Dios que brinde descanso a su alma y lleve a quienes lloran su pérdida el consuelo de una cristiana resignación.



ROBERTO ANÍBAL MARQUES

Capitán de Navío contador

Falleció el 25 de julio de 1971

El capitán de navío Roberto Aníbal Marques ingresó en la Armada el 26 de enero de 3944, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a capitán de navío contador el 31 de diciembre de 1966, y pasó a retiro efectivo el 1° de agosto de 1970.

Sus principales destinos en actividad fueron: Base Naval Río Santiago, Escuadrilla de Torpederos, Base Naval Puerto Belgrano, isla Martín García, Escuela Naval, «La Argentina», Gobernación Marítima Tierra del Fuego, Escuela de Guerra Naval, «Les Eclaireurs», «Almirante Brown», «25 de Mayo», Comando de Transportes Navales, Secretaría de Marina, Comisión Naval en los Estados Unidos, Dirección General Administrativa y Dirección General del Personal.

Algunos párrafos de Ja oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío contador Norberto M. Baldo, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la Armada Argentina nos toca la triste misión de despedir los restos del señor capitán de navío contador don Roberto Aníbal Marques.

Nuestra institución vibra hoy de humano y profundo dolor por la pérdida de un hijo dilecto, y si difícil es sintetizar las múltiples virtudes que condicionan esa calidad de hijo dilecto, al igual lo es vencer la emoción que sentimos.

La total comunicación a través del silencio de los que se conocen en profundidad, sería tal vez suficiente para este tristísimo adiós, pero es tan sólo con palabras que sentimos como si descargáramos parte de la angustia incontenible que nos embarga.

Decimos que la institución pierde un hijo dilecto, pues el capitán Márques pasó por ella dejando lo mejor de sí en cada destino donde le tocó actuar, y lo mejor de sí, poseyéndolo en grado sumo, fue inteligencia cabal, culto a la amistad, fortaleza en la adversidad, amplio sentido de responsabilidad y una contracción al trabajo que ni la salud quebrantada pudo atentar contra su total entrega; su carácter: un perfecto equilibrio entre jovialidad y seriedad de hombre maduro y por sobre todo el ca-

riño, inmenso amor y sano orgullo de sentirse oficial de marina.

Si al ejemplo de lo que significó su paso por la Armada, que tantas veces será necesario recordar para tomar soluciones pensando cómo las resolvería el capitán Marques, agregamos su trayectoria privada y su principal figura de esposo y padre, que deja un núcleo sólido formado por un hogar ejemplar que con la ayuda de Dios lo sobrevivirá con natural pena pero con legítimo orgullo para continuar la senda trazada, y si esto es verdad, como es verdad que perdurará por siempre la sensación ele tenerlo a nuestro lado infundiéndonos el optimismo y entusiasmo de su relevante personalidad, podemos decir que por ser la antítesis de lo mediocre, el capitán Márques venció a la muerte al quedar por siempre en nuestros recuerdos y nuestros corazones.

Que esta idea nos ayude a superar este trance, que su esposa e hijos hallen cristiana resignación, que él mismo les rogaría y que el señor capitán de navío contador don Roberto Aníbal Márques, nuestro querido Márques, descanse en la paz del Señor.



SALVADOR JOSÉ CILANDER

Capitán de Fragata I. M.

Falleció el 17 de agosto de 1971

El capitán de fragata Salvador José Cilander ingresó en la Armada el 8 de febrero de 1940, como cadete de la Escuela Naval.

Ascendió a subteniente el 1° de junio de 1944 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1959. Pasó a situación de retiro el 1° de julio de 1961.

Sus principales destinos fueron: «Pueyrredón», «Bahía Aguirre», Batallones de Infantería de Marina N.os 2, 3 y 5, Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina, 1ª Brigada de I.M., Comando General de I.M., Dirección General del Personal, Regimiento de I.M. N° 1, Escuela de Aplicación para Oficiales, Escuela de Guerra de I.M. y Estado Mayor General Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata I.M. Aitel M. Zanutigh en nombre de la Armada Nacional

En esta penosa circunstancia me ha correspondido la responsabilidad de despedir, en nombre de la Armada Argentina, los restos del señor capitán de fragata de Infantería de Marina don Salvador José Cilander, quien hasta hace poco fuera un reconocido y apreciado miembro de nuestra Infantería de Marina

Durante más de 21 años dedicó su vida y prodigó sus más preciadas inquietudes a la institución naval, en cuyos buques, unidades, organismos y escuelas se destacó como figura de relevantes condiciones, destinos que permitieron valorar el prestigio, la eficiencia y la corrección de sus actos.

Sus méritos lo hicieron acreedor a representar a nuestra Infantería de Marina ante el arma similar de los Estados Unidos de Norteamérica, donde realizó el curso "Juniors" de la Escuela de I.M. de Ouantico.

A su regreso al país tuvo destacada actuación como profesor del Curso de Comando de la Escuela de Guerra de I.M., transmitiendo conocimientos profesionales a varias generaciones de infantes de marina.

Quienes conocimos del señor capitán Cilander sus dotes personales y su hombría de bien, lamentamos la irreparable pérdida que significa su fallecimiento y expresamos además la congoja profunda que nos embarga, en este postrer adiós que damos al que fuera superior, camarada de armas y amigo de siempre.

La Armada Argentina se suma al dolor que provoca su partida y lo comparte cristianamente con sus deudos, rogando al Señor dé eterno descanso a su alma y resignación a sus seres queridos.



CARLOS WASHINGTON VÉLEZ

Capitán de Corbeta I.M.

Falleció el 6 de setiembre de 1971, en Jerusalén

El capitán de corbeta I.M. Carlos Washington Vélez nació en Bell Ville, provincia de Córdoba, el 16 de julio de 1930.

Ingresó en la Armada el 26 de diciembre de 1947, como cadete del Escalafón de Comando de Infantería de Marina.

Ascendió a guardiamarina el 5 de diciembre de 1952 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1966.

Sus principales destinos fueron: «Pueyrredón», Regimiento de Artillería Antiaérea 1, Batallón de I.M. N° 5, Batallón de Artillería de Campaña N° 1, Escuela de Marinería, Escuela de Suboficiales de I.M., Estado Mayor de la Flota de Mar, Base Naval Puerto Belgrano, Centro de Instrucción y Adiestramiento de I.M., Escuela de Guerra de I.M., Brigada de I.M. N° 1, Escuela de Guerra Naval y Dirección General del Personal Naval (Observador Militar de las Naciones Unidas en el Canal de Suez).

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta I.M. Luis Enrique Tartara, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, cumplo con la penosa misión de despedir los restos, mortales del capitán de corbeta de Infantería de Marina don Carlos Washington Vélez.

Muchos de los aquí presentes, entre ellos quien les habla, tuvimos la fortuna de conocerlo desde su incorporación a la Escuela Naval Militar. Así podemos ahora y siempre, con pleno conocimiento de causa, proclamar y dar testimonio de su cotidiano sacrificio, de su permanente lucha por alcanzar la perfección en tocias sus actividades, hayan sido ellas profesionales o personales. Así podemos decir que fue leal y sincero subordinado, superior competente, recto y afable, que supo predicar con el ejemplo, haciendo de la justicia su propia causa.

Durante su paso por las unidades de Infantería de Marina, por las escuelas o las bases, su hombría de bien le permitió granjearse el respeto, el aprecio y la amistad de quienes lo trataron. En estos instantes todos se unen en la congoja que su desaparición provoca.

Sirva este acto, elocuente en sentimientos, para perpetuar de hoy en más el recuerdo de su paso por la Armada y como postrer y emocionado adiós de la institución a quien

cayó abatido por una enfermedad, durante el cumplimiento de una misión trascendente, cual es la de tratar por presencia de garantizar la paz en pueblos del Medio Oriente.

Es que quien como el capitán Vélez, haciendo gala de sus condiciones militares, de su acervo profesional y de su grandeva de alma, elige voluntariamente afrontar, lejos de su patria y de su hogar, probables riesgos reales que pondrían a prueba su temple de infante de marina, deja un ejemplo imborrable de su vocación de servir, que merece y merecerá el respetuoso reconocimiento de la institución.

Capitán Carlos Washington Vélez, companero y amigo: que el dolor del hogar ejemplar, que es a su vez el nuestro, sea confortado por una profunda fe en Cristo, renovada a través de su propio calvario en la milenaria Jerusalén, y nos ayude a apurar este cáliz amargo que constituye tu desaparición. Que Dios, en su infinita bondad, te reciba en su seno. ¡Descansa en paz!

Palabras pronunciadas por el Agregado de la Embajada de Israel en la Argentina, coronel Eleazar Lis

En nombre y representación del Secretario General de las Naciones Unidas, cumplo con el doloroso deber de despedir los restos mortales del capitán Carlos Vélez.

Fallecido en cumplimiento de sus deberes, este joven oficial argentino será siempre recordado por quienes trabajaron a su lado, desde junio de 1971, en las Fuerzas de las Naciones Unidas para la Vigilancia de la Tregua en Palestina, por su carácter cordial y afectuoso, por su seria dedicación al deber y por el característico sello de inteligencia y responsabilidad que puso en todos y cada uno de sus actos, como integrante de esta misión de vigilancia, pacificadora y humanitaria.

Capitán Carlos Vélez, celoso cumplidor de tus deberes profesionales, fiel servidor de la causa de la paz en estos difíciles tiempos, soldado de la humanidad, descansa en paz.

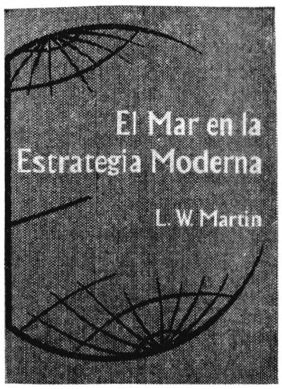
EL MAR
EN LA
ESTRATEGIA MODERNA

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

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de navío (RE) Juan Antonio Iñón, teniente de fragata médico Ángel Serafín Martin, teniente de corbeta (C) Pedro Ángel Baroni, teniente de fragata médico Eduardo Emilio Ángel Rosselli, teniente de fragata ingeniero Rubén Alfredo Fernández, guardiamarina (C) Ricardo Martín Den Dulk, guardiamarina Tomás Aquiles Reydó, teniente de fragata ingeniero Juan Carlos Oliveira, teniente de fragata bioquímico Pablo Salvador Caligiore, teniente de fragata médico Enrique Omar Sgattoni y teniente de navío bioquímico fosé Humberto Solís.

REINGRESO DE SOCIO ACTIVO

Capitán de corbeta odontólogo Edgardo Héctor Hametti.

RECONOCIMIENTO DE SOCIO HONORARIO

Brigadier mayor (RE) César Aurelio Guaseo, presidente del Círculo de Aeronáutica.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS CONCURRENTES

Ex tenientes de navío médicos Aldo Juan Drasich y Juan C. Anaya Paz, ex guardiamarina Alberto Antonio Bergamasco y ex guardiamarina I.M. Norberto Irazoqui.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Profesor Alberto César Camarero, capitán de ultramar Julio César Máximo Rivero Kelly, doctor Alejandro Dussaut, señor André Sola, capitán de ultramar Carlos A. Abelleira, doctor Roberto Jorge Iglesia, ingeniero Armando Julio Real (h) y doctor Andrés Barriscanal.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitanes de fragata Eduardo M. Farinati, Calixto Oliver, David R. Molteni y Vicente Arteaga, ingeniero Arturo Sobral y teniente de navío contador Vicente S. Lezama.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta Néstor Hilmar López, capitán de navío contador Roberto A. Marques, capitán de fragata I.M. Salvador José Cilander, capitán de corbeta ingeniero Julio E. Pérez Habiaga y capitán de corbeta I.M. Carlos W. Vélez.

Por renuncia: Teniente de corbeta (RE) Néstor Alfredo García Zaretti y capitán de corbeta médico Alberto P. Rossini.

SEPARACIÓN DE SOCIO ACTIVO

Por aplicación del artículo 31, inc. 4°, del Estatuto: Teniente de fragata (RE) Eduardo Flores.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Brigadier Juan Carlos Ríos y señor Alejandro E. Leloir.

Por renuncia: Coronel Horacio R. Rodríguez Motino y teniente coronel (RE) José María Menéndez.

SEPARACIÓN DE SOCIO CONCURRENTE

Por aplicación del artículo 31, incisos 4° y 5° del Estatuto: Doctor Eduardo José Gamboa.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por no encuadrarse en el Art. 17, inc. 5° del Estatuto: Ex tenientes de fragata médicos Tulio Daniel Bardelli. Edgardo Antonio Almarza y Femando José Jijena Sánchez y ex teniente de corbeta Conrado Aquiles Viola.

DELEGACIÓN PUERTO BELGRANO

Incorporación de miembros

Han sido incorporados a esta delegación, como miembros de la misma, el capitán de fragata Alberto Núñez y el teniente de navío Oscar C. Albino.

RENUNCIA DE PROTESORERO DE LA C. D. Y NOMBRAMIENTO

Debido a haber sido destinado al exterior, la C. D. aceptó la renuncia del protesorero de la misma, capitán de fragata contador Horacio R. Nadale, agradeciéndosele la colaboración prestada, y nombró en su reemplazo al vocal titular teniente de corbeta Luis Virgile.

SUBCOMISIÓN DE DEPORTES

Incorporación de un miembro

Ha sido incorporado como miembro de la Subcomisión de Deportes el capitán de corbeta contador Eduardo A. Ferro.

SUBCOMISIÓN DE TIRO Y CAZA DEPORTIVA

Renuncia de delegado

La C. D. aceptó la renuncia presentada por el capitán de fragata Rafael Serra como delegado de la comisión del epígrafe, designando en su reemplazo al capitán de fragata Eldo J. Buzzo.

SERVICIOS DE LA CASA

Aumento de tarifas

A partir del 1° de julio, la C. D. ha dispuesto el aumento de las tarifas de los distintos servicios de la Casa, a excepción de la correspondiente al alquiler del salón del 2° piso, que lo es a partir del 1° de agosto.

Las nuevas tarifas son las siguientes:

SASTRERÍA

Taquillas (abono mensual)	$ 1,75
Limpiar y planchar ambo	„ 1,45
Limpiar y planchar ambo dacrón	„ 2,20

Limpiar y planchar saco	$ 1,20
Limpiar y planchar saco dacrón	„ 1,45
Limpiar y planchar pantalón	„ 0,70
Limpiar y planchar pantalón dacrón	„ 1,20
Limpiar y planchar sobretodo	„ 2,20

BAÑO Y SAUNA

Baño higiénico (se proveerá 1 toalla grande, 1chica, jabón, talco y zuecos)	$ 1,20
Sauna (se provee lo mismo que en baño higiénico)	„ 2,30
Toalla grande adicional	„ 0,45
Toalla chica adicional	„ 0,30
Elementos de afeitar	„ 0,60

TAQUILLAS (baños, correspondencia y deportes)

Abono mensual	$ 0,70

DELEGACION TIGRE

Botes (guardar en galpón, por unidad y por mes)	$ 2,90
Bultos (depósito por unidad y por mes)	„ 0,50
Lanchas (por hora)	En base al consumo de combustible y aceite

Botes

Socios	Sin cargo
Invitados (mayores de 10 años)	$ 0,70
Tennis (uso de la cancha)	„ 0,70

Alojamiento - Sin pensión:

Socios y familiares	El 50% de lo que cuesta en el Anexo una habitación exterior
Comedor	A fijar por el Concesionario y con aprobación del Pte. Delegación
Baños y taquillas	Lo mismo que en Casa Central
Baños - Acompañantes	Lo mismo que a los socios
Salón	El alquiler es el 50% de lo que se cobra en el Salón de Casa Central

PANTEÓN

Nichos

Ataúd	Se cobrará el importe de dos cuotas sociales
Restos reducidos	El 50 % del importe de una cuota social
Restos reducidos (cenizas)	El 25 % del importe de una cuota social

SALÓN DEL 2° PISO Y SALÓN DEL ANEXO

1)	1 - Casamiento del socio	Salón 2° piso	$	510
	2 - Aniversario bodas del socio	Anexo	„	190
	3 - Cumpleaiios del socio			
	4 - Casamiento de hijos			
2)	5 - Aniversario bodas padres	Salón 2° piso	„	660
	6 - Aniversario bodas hijos	Anexo	„	247
	7 - Cumpleaños padres			
3)	8 - Casamiento hermanos o nietos	Salón 2° piso	„	816
	9 - Aniversario bodas hermanos o nietos	Anexo	„	310
	10 - Cumpleaños hijos mayores 15 años			
	11 - Cumpleaños 15 años hijas, hermanas o nietas			
4)	12 - Casamiento en que el socio sea padrino	Salón 2° piso	„	1.020
	13 - Cumpleaños hermanos mayores de 15 años	Anexo	„	380
	14 - Casamiento de hijos de ex socios (fallecidos exclusivamente) del Centro Naval			

HABITACIONES DEL ANEXO

A — Solo*, *a la calle

1 — Socio Act. o Conc	$ 16,00
2 — Fam. Soc. Act. s/tit.....	„ 17,50
3 — Ofic. Sup. otras FF. AA.	„ 19,50
4 — Socios transeúntes	„ 22,00
5 — Invitados especiales	„ 24,00

B — Solo, interna

1 — Socio Act. o Conc.....	$ 13,50
2 — Fam. Soc. Act. s/tit.....	„ 15,00
3 — Ofic. Sup. otras FF. AA.	„ 16,50
4 — Socios transeúntes	„ 20,00
5 — Invitados especiales	„ 23,00

C — *Compartida, a la calle*

1 — Socio Act. o Conc.....	$ 11,50
3 — Ofic. Sup. otras FF. AA.	„ 14,00

D — Compartida, interna

1 — Socio Act. o Conc.....	$ 10,50
3 — Ofic. Sup. otras FF. AA.	„ 12,00

E — Dos personas, a la calle

1 — Socio Act. o Conc	$ 23,50
2 — Fam. Socio Act. s/tit.	„ 25,00
3 — Ofic. Sup. otras FF. AA.	„ 28,00
4 — Socios transeúntes	„ 33,00
5 — Invitados especiales	„ 34,00

F — Dos personasj interna

1 — Socio Act. o Conc.....	$ 20,00	
2 — Fam. Socio Act. s/tit.	„ 22,00	
3 — Ofic. Sup. otras FF. AA.....	„	24,00
4 — Socios transeúntes	„ 30,00	
5 — Invitados especiales	„ 33,00	

G — Tres personas

1 — Socio Act. o Conc.....	$ 28,00
2 — Fam. Socio Act. s/tit.	„ 30,50
3 — Ofic. Sup. otras FF. AA.	„ 33,00
4 — Socios transeúntes	„ 42,00
5 — Invitados especiales	„ 43,00

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Memoria y balance del año 1970

Han sido aprobadas por la C. D. la Memoria y el Balance correspondientes al ejercicio del año 1970 del Instituto del epígrafe.

COMIDA INTERCÍRCULOS

Como lo hacen anualmente las tres instituciones representativas de las Fuerzas Armadas, el 30 de julio se realizó en nuestra sede social la comida organizada en esta oportunidad por el Centro Naval, a la que concurrieron los presidentes y siete miembros de las comisiones directivas de cada institución, con sus señoras.

En la oportunidad usó de la palabra el señor presidente de nuestro Centro, vicealmirante Fuenterosa, quien expresó:

La razón de esta comida, como es sabido, es la de estrechar vínculos de camaradería y comprensión entre las comisiones directivas del Círculo Militar, del Círculo de Aeronáutica y del Centro Naval y, por extensión, entre todos los integrantes de las tres instituciones.

Tal norma ha sido establecida de un tiempo a esta parte, como feliz iniciativa coadyuvante a esos propósitos, por los cuales debemos bregar sin vacilaciones ni cansancio, pues obvias razones lo exigen hoy más que nunca, además de las lógicas que emanan de nuestra profesión.

El honor de vestir el uniforme de la Patria nos impone esas exigencias, para poder ser fieles custodios de sus más puras glorias y tradiciones. Por eso, camaradas, al reunimos una vez más en torno de esta mesa cordial, engalanada con la presencia femenina de quienes comparten todas nuestras horas, en las que caben alegrías y preocupaciones, es menester no olvidar que para ello hemos sido educados e instruidos desde nuestra incorporación a las Fuerzas Armadas. A la Patria le debemos lo que somos, y a la Patria nos debemos.

No deseo extenderme sobre estas inquietudes y anhelos que configuran nuestra

idiosincrasia. Quiero, sí, manifestar la expresión de deseos de que nuestra cohesión y unidad se proyecte en todos los niveles del país, para que su vida se desarrolle en un clima de paz, progreso, justicia y libertad.

Anhelo, también, como no dudo todos ustedes, un país unido en el que desaparezcan los odios y las intolerancias, pero eso sólo se logrará si las Fuerzas Armadas, en mancomunidad de ideales, actúan como pilares y respaldo del orden público.

Por eso, el imperativo de la hora actual es la unión real y efectiva de las Fuerzas Armadas de la Patria, para que integradas con el pueblo afronten la grave crisis en que estamos inmersos.

Sólo así lograremos superar la encrucijada y con la ayuda de Dios, podremos retomar la senda de la felicidad y de la prosperidad, para el bien de la Patria y de nuestros hijos.

En nombre de la Comisión Directiva que presido y en el propio, deseo testimoniar nuestro agradecimiento por la presencia de todos ustedes, formulando los mejores votos por que esta identificación de propósitos se mantenga a través del tiempo, que es la mejor manera de contribuir a la seguridad y prosperidad de nuestra Patria, evitando la infiltración de ideologías no compartidas por los sentimientos más genuinos de nuestro pueblo.

DONACIÓN DE UNA BANDERA DE GUERRA AL DESTRUCTOR A R A. «ALMIRANTE DOMECQ GARCÍA»

La C. D. aprobó la donación de una bandera de guerra al destructor ARA «Almirante Domecq García» solicitada por su comandante. Asimismo, se ha seleccionado entre los cofres de pabellones existentes en el Museo Naval del Tigre, uno que será entregado conjuntamente con la bandera.

ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL GENERAL SAN MARTÍN

Como es tradicional, el 17 de agosto, día en que se cumplió un nuevo aniversario de la muerte del general D. José de San Martín, concurrió a la plaza epónima frente a la estatua del procer, una delegación compuesta por el señor presidente, vicealmirante Fuenterosa, y los señores contraalmirante Pereyra Murray y capitán Lockhart, con las autoridades de los Círculos Militar y de Aeronáutica, circunstancia en la cual depositaron una ofrenda floral en forma conjunta.

TORNEO DE SABLE POR LA COPA "ARMADA ARGENTINA"

Los días 3 y 4 de setiembre se realizó en la Sala de Esgrima de nuestra institución el tradicional Torneo de Sable Individual y abierto para

todo tirador, por la disputa de la copa "Armada Argentina", tuyo resultado fue el siguiente:

Primer premio - Logotipo de la Armada Argentina: Nicolás Matienzo, del Club Francés.

Segundo premio - Copa de metal: Julio Federik, del Jockey Club de Santa Fe.

Tercer premio - Copa de metal: Hernán Castro, del Club Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires.

Tirador de Segunda Categoría mejor clasificado en la rueda final - Medalla de Plata: Hernán Castro., del Club Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires.

Tirador del Centro Naval mejor clasificado en la rueda final - Medalla de Plata: Teniente de navío I.M. José del C. Heredia.

Concluido el torneo, pronunció palabras alusivas al mismo el señor inspector de la Sala de Esgrima, capitán de corbeta Rafael González Aldalur, procediéndose a la entrega de premios, que estuvo a cargo del señor presidente de la institución, almirante Fuenterosa, y autoridades presentes.

También se hicieron acreedores a sendas medallas de plata por su colaboración periodística y técnica los señores Jorge Cermesone y Antonio Cerdeña, respectivamente.

A continuación se sirvió un lunch a los invitados y esgrimistas.

TORNEO DE KARATE

El 5 de setiembre se realizó en la Asociación Argentina de Karate un torneo de dicho deporte, participando en el mismo un equipo representativo de este Centro, el que obtuvo un segundo puesto en la clasificación general, haciéndose acreedor a un premio consistente en una copa.

El equipo estuvo integrado por los siguientes hijos de socios:

Señores Marcos Oliva Day, Martín Rivolta, Juan J. Díaz de Vivar, Francisco Aliaga y Roberto Marques.

ANIVERSARIO DE LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA

El 16 de setiembre, al cumplirse un nuevo aniversario de la Revolución Libertadora, nuestro Centro hizo oficiar una misa en la Iglesia de San Ignacio, en homenaje a los caídos en las acciones que culminaron con el derrumbe de la segunda tiranía.

Posteriormente se efectuó una reunión en nuestra sede social, cuyo edificio fue embanderado e iluminado, en la que se cantó el Himno Nacional y la "Marcha de la Libertad".

XVII SALÓN ANUAL DE MARINISTAS.
Constitución del jurado

Se ha constituido el jurado encargado de discernir los premios correspondientes a este Salón, quedando integrado en la forma siguiente:

Presidente, capitán de navío Antonio H. Rivolta: vocales, contraalmirante Agustín C. Ledesma, capitán de navío odontólogo Lionel de la Serna, capitán de navío Ricardo G. Franke, señor José Sevilla, señor Pablo D. Parodi Vázquez y señor Eduardo Passanante.

CAMPO DEPORTIVO OLIVOS

Cuotas de ingreso y tarifas de los distintos servicios

Dada la necesidad de nivelar el presupuesto de sueldos del personal que revista en este Campo, así como también disminuir el déficit ocasionado por mayores costos en los servicios, se ha resuelto:

1 - Aumentar las cuotas de ingreso al Campo Deportivo en un 100 %, aplicando el sistema por cobro mensual y, a la vez, establecer normas para los casos en que el socio activo sea trasladado de destino.

2 - Aumentar en un 50 % las tarifas correspondientes a los distintos servicios.

3 - Aumentar la cuota del familiar del socio del Centro Naval a cinco (5) pesos mensuales.

4 - Modificar el Art. 302 “Clasificación de los Socios” en dos categorías: Menores, de 10 a 15 años; Cadetes, de 16 a 21 años.

Entretenimientos

ACERTIJOS

Aféresis silábica

Embarcación.
Número arábigo que permitió reemplazar la numeración romana por la arábiga.

Fuga de consonantes

.A. .A.
Embarcación ligera china.

Fuga de vocales

B.G.L.
Buque árabe de dos palos con cañones.

Cambio de consonante

Embarcación menor.
Necia, tonta, presuntuosa.

Cambio de vocal

Embarcación para limpiar fondos de puertos, ríos, etc.
Medicamento, fármaco.

Paragoge

En la proa.
Río de Suiza y Francia,

Anagrama

Pala.
Puro, simple, sin mezcla.

Palíndromo

. . . . .

Aparato electrónico para localizar objetos fuera del alcance visual.

Síncopa

Parte del costado de un barco.
Elevada.

Ordenamiento

O C A P A R L

Buque de cruz, de dos o tres palos, sin cofas.

(Las soluciones en la página 394)

CASILLERO 1

a	41	115	55	65	18	91
b	35	42	141	105	37	7
c	5	13	23	44	98	81
d	112	72	32	121	70	11
e	95	2	119	16	66	59
f	136	77	139	25	100	93
g	21	127	103	143	57	49
h	4	78	48	20	116	132
i	109	62	140	125	6	101
j	29	130	31	104	126	1
k	88	118	10	73	64	123
l	54	138	114	3	137	75

m	102	33	92	67	58	144
n	26	108	14	30	71	52
o	8	113	60	46	28	129
p	120	56	133	40	83	79
q	47	38	15	99	142	19
r	17	90	124	135	12	74
s	76	87	97	122	106	36
t	128	117	96	107	39	68
u	86	69	22	131	82	34
v	43	50	111	110	134	84
x	24	27	80	85	94	53
y	63	89	51	9	61	45

CASILLERO 2

1	2		3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13
14		15	16		17	18	19		20	21	22	23	24	25
26		27	28		29	30	31	32	33	34		35	36	37
38		39	40		41	42	43	44	45	46	47	48		49
50		51	52	53		54	55	56	57	58	59	60		61
62		63	64	65	66	67	68	69	70		71	72		73
74	75		76	77	78	79	80	81		82	83		84	85
86	87	88	89	90	91	92	93		94		95	96		97
98	99	100	101	102	103	104	105	106		107	108		109	110
111		112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	
124	125	126	127	128	129		130	131		132	133	134	135	136
137		138	139	140	141	142	143	144						

POLIGRAFÍA

De acuerdo con las REFERENCIAS ubicar las palabras en el Casillero 1, y trasladar luego las letras al Casillero 2 según su número, donde se leerá una frase y el nombre de su autor, quien fue abogado, profesor de Derecho Constitucional, parlamentario, periodista y diplomático argentino, del siglo pasado (1842—1894. José Manuel).

Referencias

a) Natural de un país de Asia (pl.).
b) Persona con defectos, tachas.
c) Preposición que significa encima (pl.).
d) Crecer los seres vivientes.
e) Fijo límite a algo.
f) Cantidad grande de dinero o de cosas preciosas, guardado.
g) Propiedad de todo ser, de no poder dividirse en otros seres.
h) Cosa de mucha apariencia y de poco valor.
i) Azote delgado y flexible que sirve para castigar las bestias.
j) Tienen poder para hacerlo.
k) Planta del calzado (pl.).
l) Aparejo con un solo motón (pl.).
m) Serie de siete días naturales.
n) Que tiene seso, madurez.
o) Di cese de la persona que hurta o estafa con malicia.
p) Lustre, resplandor.
q) Cuerda o correa que sirve para tirar piedras con violencia (pl.).
r) Natural del Lacio o de cualquier pueblo de la Italia romana.
s) Impregnado de algún líquido.
t) Cualquiera de los períodos de la vida humana (pl.).
u) Poseen.
v) Expresión a alguien de sentimiento de pena,
x) Ocupado o henchido de alguna cosa (pl.).
y) Delicadeza, primor.

(La solución, en la página 394)

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

Acertijos

Aféresis silábica:
Crucero - Cero

Fuga de consonantes:
Sampan

Fuga de vocales:
Bagala

Cambio de consonante:
Falúa — Fatua

Cambio de vocal:
Draga — Droga

Paragoge:
Roda - Ródano

Anagrama:
Remo - Mero

Palíndromo:
Radar

Síncopa:
Aleta - Alta

Ordenamiento:
Polarca

Poligrafía

a) Chinos; b) Tarado; c) Sobres; d) Medrar; e) Limito; f) Tesoro; g) Unidad; h) Oropel; i) Látigo; j) Pueden; k) Suelas; 1) Tecles; m) Semana; n) Sesudo; o) Buscón; p) Brillo; q) Hondas; r) Latino; s) Húmedo; t) Edades; u) Tienen; v) Pésame; x) Llenos; y) Fililí.

"Ni los gobiernos ni los pueblos lo pueden todo. El capricho de los tiranos, la fantasía de los héroes, el entusiasmo o la medrosidad de las muchedumbres, tienen un límite."

Estrada

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 17.

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, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

PROFESOR DE KARATE: Lunes, de 18 a 19.30; jueves, de 18 a 19.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 9 a 21; sábados, de 9 a 13.

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 15.30 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 1971 - NÚM. 689

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

¡LA RIQUEZA DEL PAIS A FLOTE!



A ello contribuye AFNE S.A. porque,
capacitado su ASTILLERO RIO SANTIAGO para construir buques de
hasta 60 mil toneladas de porte bruto, afirma las bases del desarrollo argentino,
con más de 100 mil toneladas de naves ya entregadas y 75 mil toneladas
en construcción, que incrementarán la Marina Mercante Nacional,
y con ello nuestro intercambio comercial con el resto del mundo.

AFNE

AFNE

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

EMPRESA DE AVANZADA EN LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

CORRIENTES 672 - BUENOS AIRES TEL. 45-7031

FUNDADO EN MAYO DE 1882

Oct.-Dic. 1971

N* 689

VOL. LXXXIX

AÑO XC

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Marinos ilustres: El capitán de navío Santiago J. Albarracin III

Enseñanzas estratégicas del primer combate disputado entre "dreadnoughts" 397
Contraalmirante Miguel D. Street

El centralismo. (Concentración del poder). Grave problema argentino 445
Capitán de fragata I.M. Juan Carlos Gorostegui

¿Trasladar la Capital Federal? ¿Adonde? 465
Doctor Adolfo D. Holmberg

Origen y evolución de las obras sociales 471
Capitán de navio médico Antonio Oscar Etcheveny

Razones de una "inconciencia" marítima 489
Capitán de fragata Alberto Oscar Caseilas

El arte del comando. (Lealtad a sus subordinados) 494

Notas profesionales..... 495

Necrología 505

Asuntos internos 509

Entretenimientos 521

Índice del volumen LXXXIX 525

Registro de la Propiedad Intelectual N° 1.104.232

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



CAPITÁN DE NAVÍO SANTIAGO J. ALBARRACÍN

1855 – 1929

Fundador del Centro Naval

Capitán de Navío
Santiago J. Albarracin

Un grupo de animosos oficiales jóvenes de nuestra Armada, que servían casi todos en los buques de la Escuadra y habían formado a bordo del vapor «General Brown», hogar flotante de la primitiva Escuela Naval, una asociación de aspirantes, pesarosos ante el espectáculo que al comenzar el año 1882 ofrecía nuestra Marina a causa de las disensiones y rivalidades que dividían a la mayor parte de los jefes y que ellos no compartían, resolvieron reunirse el 2 de mayo en la Escuela Naval con el motivo circunstancial de los exámenes de fin de curso, que habían tenido excepcional brillo, y con la idea de proponer a sus camaradas la fundación de una asociación o centro de reunión entre ellos, oficiales subalternos, cuyo propósito sería "ayudar a los poderes públicos a constituir la marina de guerra de una vez por todas".

Ésas fueron las palabras del portavoz del grupo, el subteniente Santiago J. Albarracin, que venía propugnando la idea desde sus días de cadete.

Ellas fueron acogidas con entusiasmo por todos los presentes, y luego de disuelta la reunión, los participantes se esparcieron llevando la buena nueva a sus camaradas en las oficinas del comando de la Marina, en la Casa de Gobierno, a bordo de los buques fondeados en Los Pozos, sin descuidar a los grandes diarios, de los cuales "La Prensa" se distinguió al darla a conocer a sus lectores con un elogioso comentario que terminaba así: "La idea es plausible y su realización marcará un progreso en la vida de la Armada argentina, que nos anticipamos a saludar complacidos".

Esta actitud del prestigioso diario contribuyó eficazmente a hacer desistir de toda medida de fuerza para contrarrestar el movimiento regenerador que trataba de corregir errores rutinarios y prácticas viciosas, de dar al subalterno el lugar que le correspondía, de estimular el estudio y la observancia de la disciplina bien entendida, de desterrar abusos y arbitrariedades, y de hacer propaganda entre el público en general en pro de la marina de guerra y mercante, objetivos todos estos que hoy parecen tan normales y naturales, pero cuya materialización en aquella época no dejó de ser considerada por algunos como un acto de indisciplina.

Así, pues, si bien oficialmente el Centro Naval nació el 4 de mayo de 1882, puede decirse que su creación tuvo lugar mucho antes en la casa del subteniente Albarracin, que reunía en ella a sus camaradas para convertirlos a su idea.

¿Quién era ese joven oficial que, al constituirse la institución sólo quiso aceptar el cargo de secretario de la Comisión Directiva y durante los primeros azarosos años estuvo siempre presente para impedir que el Centro se apartara de sus verdaderos fines o zozobrara ante el peso de las mil dificultades que como traicioneros escollos le salían al paso?

Porteño, nacido en 1855, Santiago Juan Albarracin ingresó en 1873 a la Escuela Naval, que acababa de fundar Sarmiento a bordo del «General Brown», y con ella participó en la campaña de 1874 contra la sublevación de López Jordán en Entre Ríos, contribuyendo así a salvar la unión nacional.

Disconforme su padre con los procedimientos de la escuela, lo retira de ella antes de terminar los cursos (1875); pero el joven alumno, que al parecer tiene bien decidida ya su vocación, vuelve a la armada (1877) por otra puerta, como primer condestable, no sin haber realizado entretanto un viaje a Francia, donde se había educado.

La armada de entonces es bien poca cosa: unos cuantos buques de río comprados por Sarmiento, que no han tenido aún ocasión de mostrar para qué sirven. La tradición gloriosa de las campañas de Brown se ha perdido en medio siglo de luchas civiles, y la marina de los últimos tiempos —transportes y mercantones— no tiene prestigio ni ambiente. No se hacen ejercicios y, salvo las dos corbetas y uno que otro cútter o goleta, los barcos hacen vida ociosa y desmoralizadora de rada y balizas.

La oficialidad joven ansia mostrar su capacidad. Y allá por 1878 le llega la ocasión. Una desinteligencia con Chile, que se arroga la posesión de la margen sur del río Santa Cruz, impone el envío de los barcos de guerra disponibles. Allí va Albarracin, guardiamarina entonces en la bombardera «Constitución».

En Santa Cruz termina sus estudios en esa emergencia la primera promoción de oficiales de la Escuela Naval, embarcada entonces en la «Uruguay»; los flamantes oficiales salen ungidos con el bautismo del mar y del peligro, ya que no con el del fuego, y entre ellos se desarrolla, gracias a la convivencia en el lejano sur, un fuerte espíritu de camaradería, del que emergerá a poco la fundación del Centro Naval.

La campaña a Santa Cruz es seguida de inmediato por la *expedición al desierto,* en la que participa la naciente marina con sus contados elementos. Patagones, avanzada de la civilización frente al sur desconocido, que comienzan a frecuentar los marinos, será por algún tiem-

po uno de sus centros de acción; por de pronto hay que conquistar definitivamente el río Negro y sus confluentes, y ésta será tarea de los marinos. Tócale a Albarracin estar presente en algunas escaramuzas con las indiadas (Vuelta de Obligado, 1881; Limay, 1882) y participar en varias exploraciones, particularmente las de 1881-82, que llegaron hasta la Vuelta del Desengaño (Limay), la Vuelta de Obligado y el río Traful.

Algo más tarde (1896) será por varios años jefe de la escuadrilla con que el Ministerio de Marina fomenta el desarrollo del valle del río Negro. Y hacia esa época tiene lugar un memorable desborde del río Negro, que arrasa con la población de Viedma, dejando sólo dos casas (la del gobernador y la del Colegio de María Auxiliadora); a la rápida y enérgica acción de Albarracin se debe la salvación total de la población, pues la avenida de las aguas no dio tiempo al arribo de los elementos pedidos a la superioridad.

En 1882 un grupo de oficiales jóvenes se reúne por iniciativa de Albarracin en la casa de éste, y funda el Centro Naval, destinado a ser factor poderoso de cohesión y cultura entre nuestra oficialidad.

Duros son sus comienzos, frente a la inercia, al desaliento, al derrotismo, a la falta de recursos. Pero Albarracin se hace un apostolado de la nueva tarea, activa la propaganda, pronuncia conferencias, y se multiplica en las comisiones, en la presidencia a veces. Y a través de todas las dificultades, el Centro Naval logrará salvar todos los escollos y seguir su derrotero sin interrupción, hasta ser la prestigiosa institución de hoy.

El órgano espiritual del Centro es el Boletín, que se publica desde su fundación y es, por lo tanto, la revista más antigua con que cuenta el país. Durante muchos años no habrá casi número del Boletín que no traiga un trabajo de Albarracin sobre todos los temas que interesan a la marina.

Oficial torpedista y artillero, profesor de fortificaciones y torpedos de la Escuela Naval, autor del primer texto de torpedos (ilustrado con valiosas planchas), miembro de la Comisión de Límites con el Brasil, subsecretario de Gobierno de la provincia de Buenos Aires, etc., fueron múltiples sus actividades y numerosos sus destinos hasta 1907, año en que se acogió al retiro con el grado de capitán de fragata.

En 1926, el gobierno reconoció sus méritos otorgándole un ascenso en retiro, el de capitán de navío, acto de justicia que debe haber llenado de luz los últimos años del veterano.

Profundamente encariñado con el Centro Naval, al que consideraba justamente como obra suya, frecuentábalo asiduamente aún después de su retiro, seguía con atención sus actividades y su figura era

familiar a las jóvenes promociones de oficiales. Una de sus últimas contribuciones al Boletín fue una crónica prolija sobre el desenvolvimiento de esta institución.

Desde sus exploraciones a los ríos Negro y Limay guardó un gran cariño a los aborígenes de nuestra Patagonia y fue el *padre de los indios,* su constante mentor en las penosas gestiones ante la indiferencia de autoridades y oficinas. Prueba de su eficacia y del aprecio que supo merecer de aquéllos son las sentidas alocuciones que ante su tumba pronunciaron dos aborígenes. Poco antes de su fallecimiento, la población de Bariloche había dado el nombre de Albarracin a una de sus calles, en público reconocimiento de sus desvelos y altruismo, en una resolución ampliamente fundada, que constituye el mejor elogio del incansable luchador.

Espíritu culto y artístico, recreábase en el dibujo, que había estudiado en París, y en la pintura. Sus crónicas y relatos están frecuentemente ilustrados y documentados con dibujos originales, y a su paleta se deben varios cuadros, algunos de los cuales adornan los locales del Centro Naval.

Murió como buen cristiano y sus últimas palabras, recogidas por su fiel amigo monseñor Bernabé Pedernera, fueron: “Hermano, muero tranquilo, muero como cristiano sincero; siento no poder seguir trabajando por nuestro Centro. Despídame de los compañeros”.

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación
Teniente General D. ALEJANDRO AGUSTÍN LANUSSE

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

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:
Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Vicepresidente 1°:
Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vicepresidente 2°:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretarlo:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:
Capitán de Navío Contador ALDO ÁNGEL MARCHESOTTI

Protesorero:
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

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
Capitán de Navío HUGO LUIS G. DIETRICH
Capitán de Navío LUIS MARÍA MENDÍA
Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Navio Odontólogo LIONEL RAÜL DE LA SERNA
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata CARLOS MARÍO IANNI
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE
Capitán de Corbeta JUAN JORGE BASSO
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ FROIO
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Teniente de Navío HÉCTOR DE PIRRO
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO
Capitán de Fragata ALBERTO NÚÑEZ

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares:
Capitán de Navío Contador HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ
Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Revisores suplentes:

Capitán de Fragata MANUEL I. MARTÍN Y HORTAL
Teniente de Navio OSCAR CARLOS ALBINO

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉ.ME
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA

INTERIOR:

Presidente:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vocales:

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Navío GERARDO *T.* OJANGUREN
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCO
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Cernedor y Bar:*

Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE
Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA
Capitán de Fragata MANUEL I. MARTIN Y HORTAL

— *Baños y Peluquería:*

Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN
Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

— *Edijicio:*

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER
Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ FROIO
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO

— *Panteón:*

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI
Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Campo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío JORGE A. LEDESMA
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

— *Personal:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOCKHART

Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNL
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

— *Disciplina y Reingresos:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navia ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío EDUARDO B. P. LOC KHART
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Fragata Auditor JORGE GNECCC)
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

HACIENDA

Presidente:
Capitán de Navío Contador ALDO ANGEL MARCHESOTTI
Vocal:
Teniente de Corbeta LUIS VIRGILE

DEPORTES

Presidente:
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Vocales:
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Corbeta I. M. ROBERTO PÉREZ FROIO
Teniente de Navío I. M. CAMILO R. MILANO
Capitán de Corbeta Contador EDUARDO A. FERRO

— *Náutica:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:
Capitán de Navío JONÁS L. SOSA

— *Motonáutica:*

Capitán de Navío SIRO DE MARTI NI
Capitán de Navío JORGE I. ANAYA
Capitán de Corbeta JORGE I. TARALI.O PUJOL
Capitán de Corbeta Contador JULIO A. PABÓN

— *Esgrima:*

Inspector de Is Sala de Armas:
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR
Delegado de Esgrima ante la FECBA :
Capitán de Corbeta RAFAEL GONZALEZ ALDALUR

— *Tiro y Caza Deportiva:*

Delegado:
Capitán de Fragata ELDO J. BUZZO

— *Golf:*

Inspector de la Jaula de Golf:
Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN

— *Karate:*

Delegado:
Teniente de Fragata ARTURO A. MASSAT

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente::
Capitán de Navío LUIS MARÍA MENDÍA

Vocales:
Capitán de Fragata PEDRO A. SANTAMARÍA
Capitán de Fragata FERNANDO M. ROMEO

Capitán de Fragata ALBERTO NÚÑEZ
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Capitán de Corbeta JUAN JORGE BASSO
Teniente de Navío HÉCTOR DE PIRRO
Teniente de Navío OSCAR CARLOS ALBINO

MAR DEL PLATA

Presidente:

Capitán de Navío JULIO A. TORTI

USHUAIA

Presidente:

Capitán de Navío ALDO DE ROSSO

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Vicepresidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:

Capitán de Navío Odontólogo ÁNGEL P. BINAGHI

Vocales:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Capitán de Navío EMILIO E. MASSERA
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Navío BORIS I. MAREENHOFF
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Ingeniero JUSTINIANO ALLENDE POSSE

Vicepresidente:

Doctor ISIDORO RUIZ MORENO

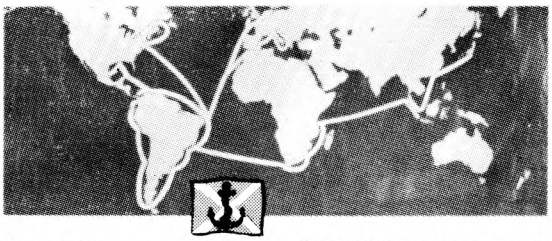
Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Vicealmirante FRANCISCO LAJOUS
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI
Ingeniero ENRIQUE BUTTY
Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI
Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA

NUESTRA FLOTA ES LA LINEA QUE SIRVE MAS PUERTOS EN TODO EL MUNDO

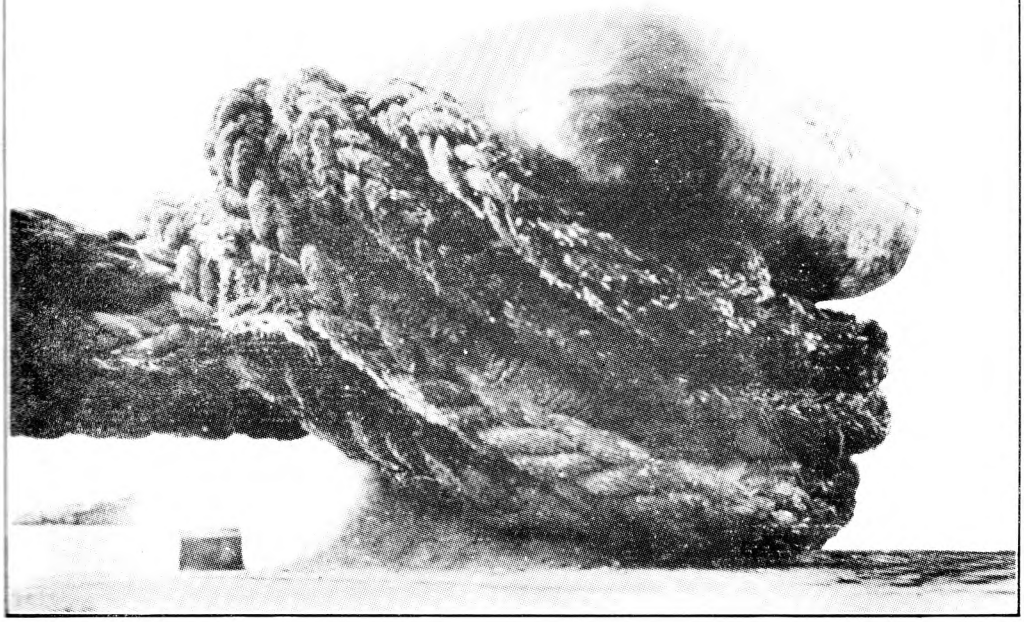


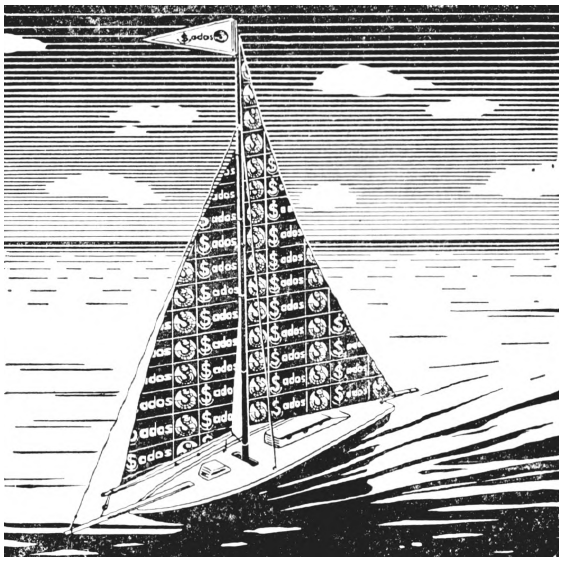
Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Secretaria de Estado de Marina Mercante.
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
Corrientes 389 - Tel. 32-4861/8111 - Buenos Aires

ELMA
NUESTRA FLOTA

Desde Buenos Aires, ninguna otra linea marítima ofrece a los cargadores mayor posibilidad de combinaciones con todos los puertos del mundo que Nuestra Flota.

Los buques de ELMA enlazan nuestro país con más puertos, llevando y trayendo todo tipo de cargas: generales, a granel, frigoríficas, líquidas y en containers. Gane tiempo y dinero: consigne ELMA en su próximo embarque.





El mejor puerto para su economía.

$ados

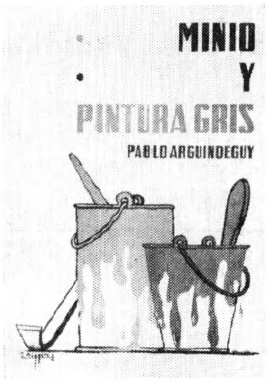
BUENOS AIRES
Av. Antártida Argentina
entre 3 y 5 (Retiro)
MAR DEL PLATA
Alberti 2555
BAHIA BLANCA
Sarmiento 20
ZARATE
Rivadavia 335

LA PLATA
Calle 45 Nº 377
entre 2 y 3
PUERTO BELGRANO
Prolongación Bdo. de Irigoyen
esq. Colón - Punta Alta
RIO TURBIO
Supermercado YCF, Villa Minera
(Administrado por SADOS)

RIO GALLEGOS
Estrada y Zapiola
USHUAIA
Av. Maipú esq. Ona
VERONICA
Calle 25 entre 30 y 32
RIO GRANDE
Ruta 3

MINIO
Y PINTURA GRIS

PABLO E. ARGUINDEGUY



ILUSTRACIONES DE EMILIO BIGGERI

Es un libro de cuentos. Los personajes pertenecen a la realidad y los acontecimientos tuvieron escenarios reales y efectivos. Todo surge de recuerdos de la marina de guerra y de la marina mercante argentinas, de sus gentes y de sus buques.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

Presentación:

Papel obra de 1ª
160 páginas con ilustraciones
Encuadernación con
tapas 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

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 4,40

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.

ALMIRANTE BARJOT
J. SAVANT

HISTORIA MUNDIAL
DE LA
MARINA

- *De la antigua galera al submarino atómico*
- *De los intrépidos vikingos a los corsarios del siglo XVII*
- *Desde los orígenes más remotos a los marinos de hoy*

Un lujoso volumen encuadernado en tela con sobrecubierta a todo color • 1.000 ilustraciones en color y negro • 450 páginas sobre papel alfa-helio especial y couché

Puede consultarse en las oficinas del Boletín, de 15 a 20

Solicite representante a:
ALEPH EDICIONES S.R.L.
Florida 323 – 3º piso, 314
Teléf. 49-4596

PANTEON

Se comunica a los señores socios que tengan restos de parientes en el Panteón de la Institución, depositados en ataúdes a partir del año 1957, que deberán iniciar los trámites para el retiro de los mismos en la Secretaría del Centro.

Al mismo tiempo, se recuerda a los señores socios que los tienen a partir de 1955–1956, cuyos plazos de retiro están vencidos, que deberán proceder a cumplimentar a la brevedad el referido trámite; en caso contrario, la Comisión Directiva tomará las medidas que establece el respectivo reglamento, medidas que alcanzan también a los que fueron inhumados en los términos del artículo 10 (dos años).

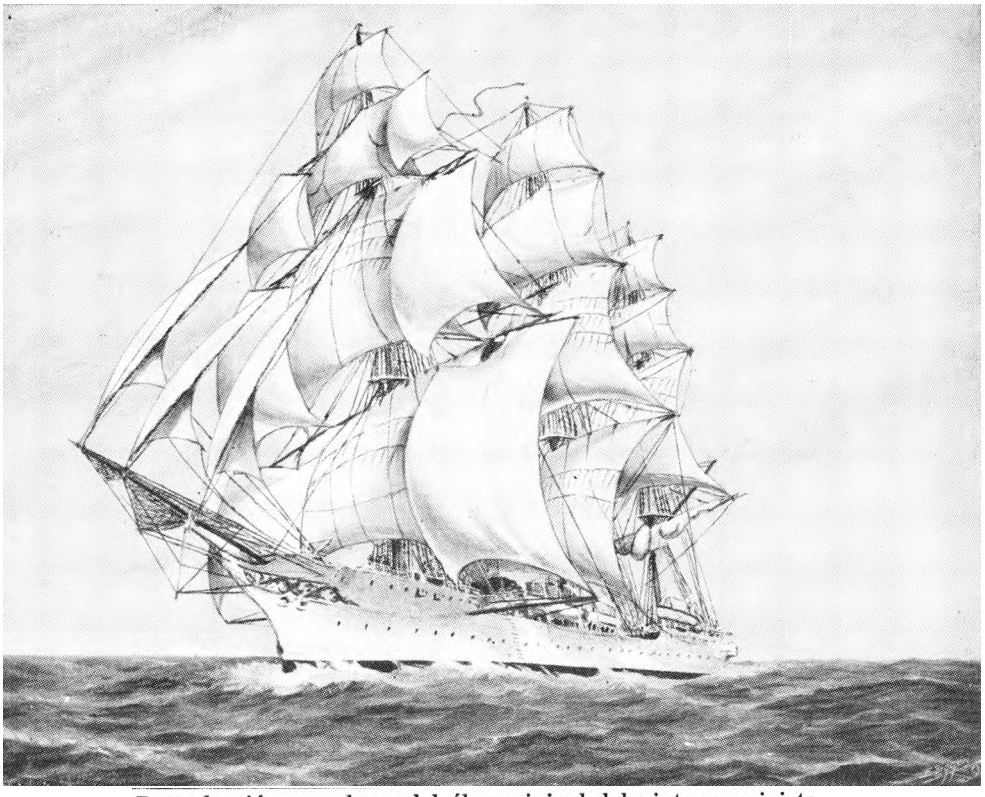
COLABORACIONES PARA EL "PROCEEDINGS"

El señor Comandante de Operaciones Navales de la Armada de los Estados Unidos, almirante E. R. ZUMWALT Jr., invita a los señores oficiales, por intermedio del Comando en Jefe de la Armada, a escribir artículos para su publicación en "Proceedings", la revista mensual del "U. S. Naval Institute". Esta revista tiene unos 250.000 lectores en 78 países, y ofrece a todos un campo ideal para el intercambio de ideas, la discusión de mutuos problemas y el informe de progresos significativos.

Los oficiales no necesitan ser experimentados autores para escribir en "Proceedings"; los redactores los ayudarán a desarrollar sus artículos y a darles forma literaria. Los artículos publicados son bien retribuidos.

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.



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

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

9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA,** del capitán de fragata A.R.A. Carlos M. Mazzoni. 3,50 $ Ley 18.188.

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

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

12. **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.

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

14. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. 40 $ Ley 18.188.

15. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. 4,75 $ Ley 18.188.

16. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 3,80 $ Ley 18.188.

17. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. 2,40 $ Ley 18.188.

18. **LOBOS DE MAR**, del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. 3,90 $ Ley 18.188.

19. **LOS PROBLEMAS DEL RÍO DE LA PLATA**, del doctor Isidoro Ruiz Moreno. 4,20 $ Ley 18.188.

20. **MINIO Y PINTURA GRIS**, del capitán de navío contador A.R.A. Pablo E. Harguindeguy. 4,40 $ Ley 18.188.

21. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina (H) Emilio Biggeri. 4 $ Ley 18.188.

22. **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.

23. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «HÉRCULES» (Y EL BERGANTÍN «SANTÍSIMA TRINIDAD»)**, 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: 4,50 $ 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

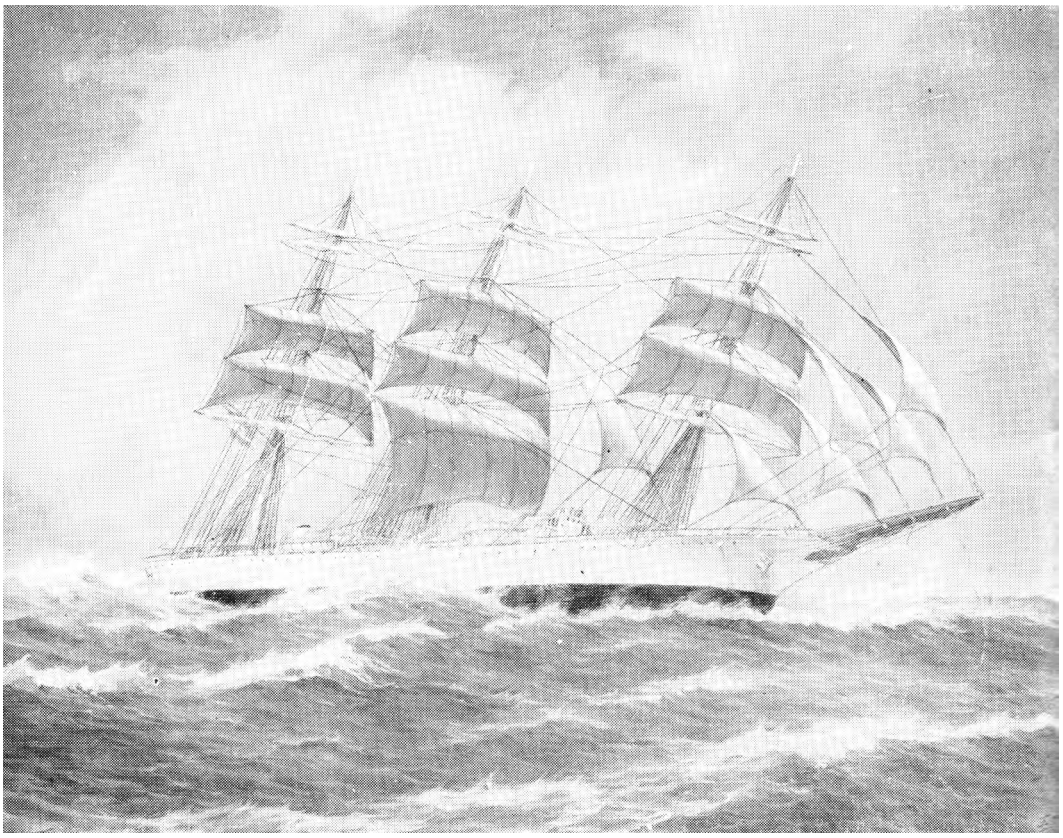
26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartuaruolo. 6.— $ Ley 18.188

27. **MARTÍN JACOBO THOMPSON. ENSAYO PARA LA BIOGRAFÍA DE UN MARINO**, del capitán de fragata Enrique González Lonzième ..... 7 $ Ley 18.188

28. **ACCIONES NAVALES ENTRE LAS FLOTAS DE BUENOS AIRES Y BRASILEÑA EN 1827-1828**, traducción del original en inglés de Noemí Carranza, nota documental del capitán de navío contador Humberto F. Burzio ..... 40 $ Ley 18.188

LAMINA

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

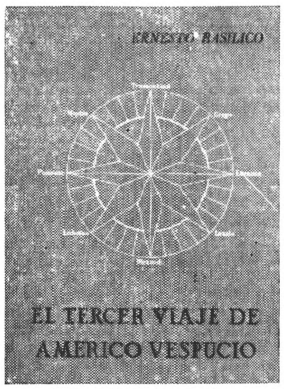
•

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.

ERNESTO



BASILICO

EL TERCER VIAJE DE AMERICO VESPUCIO

Vespucio no descubrió el Río de la Plata,
ni la **Patagonia,** ni **las Malvinas**

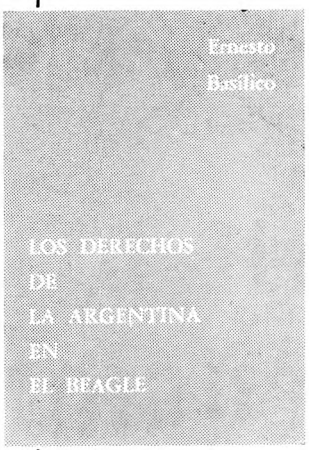
Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,80 Ley 18.188

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

ERNESTO BASÍLICO



LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE

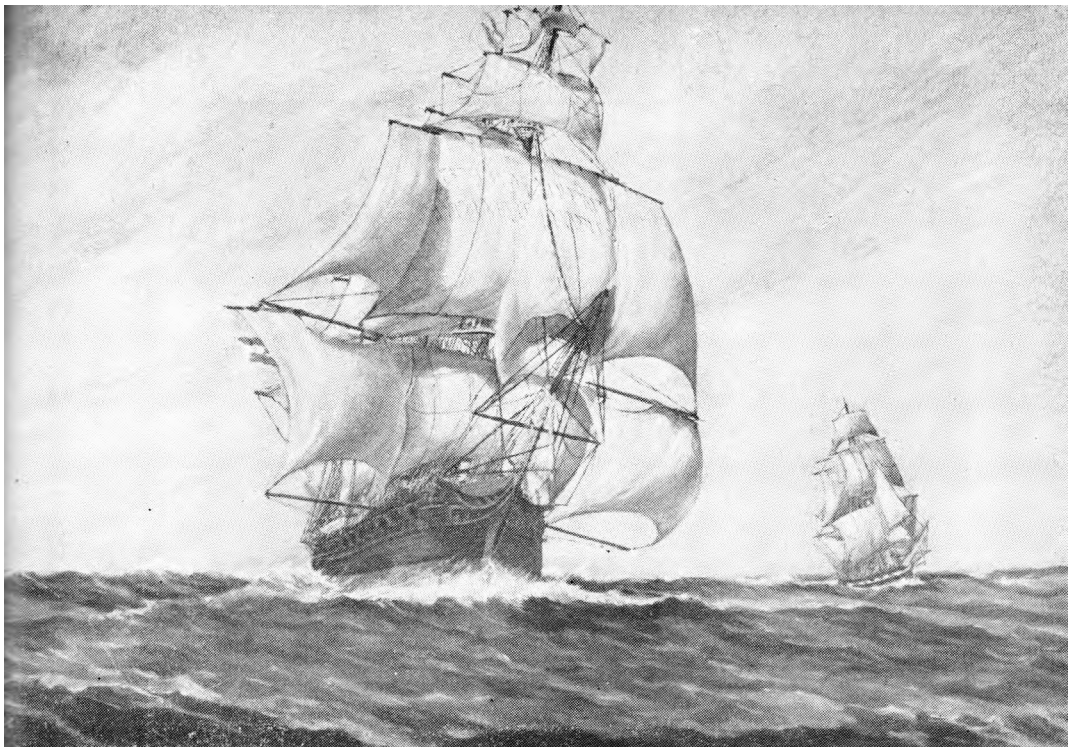
Defensa de los derechos argentinos sobre la base de documentos históricos

Presentación:

Papel obra de 1ª
92 páginas con ilustraciones
Tapas en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada
y en las oficinas del Instituto
de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
teléfono 31-1011, interno 27

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 2,40



FRAGATA A.R.A. "HERCULES"

(Y EL BERGANTIN "SANTISIMA TRINIDAD")

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

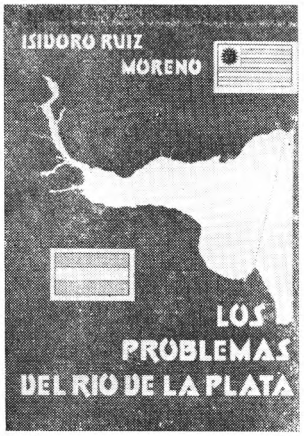
Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: 20 $ ley 18.188 el ejemplar.

●

Edición común:
4,50 $ 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.



ISIDORO
RUIZ MORENO

LOS PROBLEMAS DEL RIO DE LA PLATA

Enseñanza y doctrina que contribuyen al establecimiento de uno de los límites del Río de la Plata.

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

Presentación:
Papel obra de 1ª,
156 páginas
con tapas ilustradas en colores

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 4,20

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL

COMUNICADO

El INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES informa a los señores socios que está en circulación el folleto décimosexto de las disertaciones pronunciadas en el INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS.

Los señores socios que deseen obtener un ejemplar del referido folleto deberán retirarlo de la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, desde las 14 hasta las 20 durante los días laborables.

Los suscriptores a las ediciones del Instituto recibirán, a vuelta de correo, el ejemplar correspondiente.

Las entregas llevarán carácter de obsequio.
El folleto contiene las siguientes conferencias:

- 400 años de vitivinicultura. La lucha de Cuyo contra el centralismo, del doctor Rodolfo Reina Rutini.
- El futuro de la nación en el mundo contemporáneo, del doctor José María Bolaño.
- La agricultura argentina, herramienta clave de un mundo económico que lucha por transformarse, del señor Jorge E. Kalledey.
- Chocón – Comahue – Tennessee, del doctor Idalberto Raúl Mallo.
- Poder constitucional y gobierno "de facto", del doctor Camilo J. Muniagurria.

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.

ENSEÑANZAS ESTRATEGICAS DEL PRIMER COMBATE DISPUTADO ENTRE "DREADNOUGHTS"

Texto y dibujos
del Contraalmirante
MIGUEL D. STREET

"Los combates del pasado tuvieron éxito o no, según se ajustó la lucha a los principios de la guerra, o se descuidó el acatamiento a esos principios."

MAHAN ("Influencia del poder naval en la historia")

Prólogo

A más de medio siglo del combate disputado el 24 de enero de 1915 entre agrupaciones británicas y alemanas, recordaremos sus acaecimientos, a fin de mostrar algunas enseñanzas de índole estratégica que se deducen de su análisis crítico.

Aunque este trabajo fue esbozado años atrás con el propósito de indagar el cumplimiento o las transgresiones a los principios del arte de la guerra, lo teníamos inconcluso por faltarnos información sobre la actuación de algunos protagonistas que directa o indirectamente estuvieron relacionados con este encuentro naval. Publicaciones aparecidas con posterioridad a 1960 nos permitieron completar su redacción. Lo destinamos ahora a ilustrar el juicio profesional de los camaradas más jóvenes, que no tuvieron oportunidad de conocer, como nuestra generación, hechos importantes de la Primera Guerra Mundial.

Como toda indagación basada en el método histórico, podrá siempre admitir alguna rectificación, quizás ya más bien de detalle que de fondo, pues cuando se carece de las fuentes originales para investigar puede ser fácil cometer errores de interpretación. Como muestra de esa dificultad, en visitas hechas al Imperial War Museum de Londres, quien escribe estas notas pudo enterarse de que ese Instituto, destinado al archivo de sucesos de las dos últimas guerras mundiales, había perdido interesante material original de la época 1914-1918, por bombardeos sufridos en el segundo de esos conflictos.

En el ejemplo analizado comprobaremos lo difícil que fue, como lo seguirá siendo siempre, el dosar con certera habilidad profesional la fuerza eficazmente necesaria a contraponer en la batalla naval, a pesar de que en este caso el bando británico logró conocer de antemano el valor cuantitativo, aunque no el cualitativo, que tendría el oponente.

Eterna incógnita que forma parte de la tan bien denominada "niebla de guerra" cuando se pretende asignarle al enemigo, en una rápida apredación, su real capacidad combativa, sin olvidar tampoco de considerar la influencia que habrá de concedérsele al factor azar.

Guiados por las siguientes frases atribuidas al duque de Wellington, el vencedor de Waterloo: "*... No se puede escribir la historia fiel de una batalla sin incluir las omisiones o errores de una gran parte de los que intervinieron.*. y a pesar de los yerros tácticos cometidos en el combate de Dogger Bank, no será osado afirmar que en él no pudo lograrse una victoria decisiva, cuando observemos cómo se violaron con antelación a la disputa táctica ciertos principios del arte de la guerra de necesaria aplicación en la conducción de operaciones para llevar a cabo correctamente la maniobra estratégica.

Aclaraciones

1) Para poder seguir con mayor claridad la simultaneidad de los acaecimientos, hemos reducido las horas usadas por los alemanes del huso horario — 1, de la Europa Central, al huso 0 del meridiano de Greenwich.

2) La Primera Flota Británica, conocida hasta el comienzo de la guerra por *Home Fleet,* tomó luego la denominación de *Grand Fleet.* En enero de 1915 era su comandante el entonces almirante Sir John R. Jellicoe.

3) La flota principal de Alemania, a cargo en la misma época del vicealmirante Friedrich von Ingenohl, era llamada de Alta Mar.

4) En el mar del Norte fueron apostaderos de la Gran Flota: Scapa Flow (Islas Orcadas del Norte), Cromarty (en la margen izquierda del golfo de Moray), Rosyth (en la margen interior izquierda del golfo del Forth) y Harwich (en la margen derecha de la desembocadura del río Stour, condado de Essex). De la Flota de Alta Mar: Cuxhaven (río Elba), Wilhelmshaven (río Jade), Emden (río Ems) e isla de Heligoland. (Ver gráfico 1.)

5) Los alemanes tenían bases de dirigibles en Tondern, Hage y Nordholz y de hidroaviones en List (isla de Sylt), Heligoland y Nordeney (isla de Borkum). (Ver gráfico N° 1.)

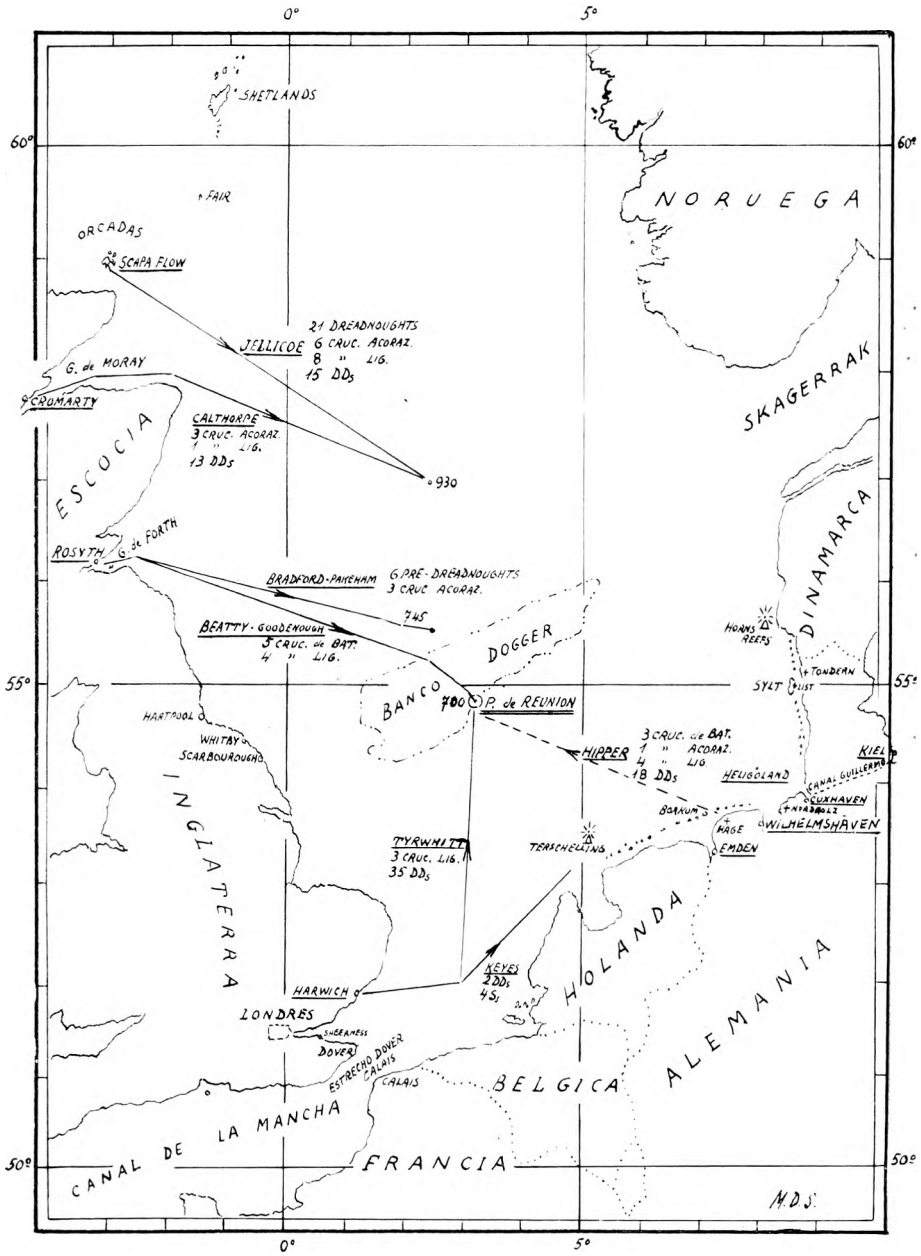
6) A los DDs. germanos se los designaba por una letra, que era la inicial del astillero donde se los había construido, seguida de un número. Así la "V" correspondía a Vulcan, de Stettin, la "G" a Germania Krupp, de Kiel, y la "S" a Schichau, de Elbing.

ABREVIATURAS USADAS

B.I.	Buque insignia
C. en J.	Comandante en jefe
DDs.	Destructores torpederos
E.M.	Estado Mayor
E.M.G.N.	Estado Mayor General Naval
J.E.M.	Jefe de Estado Mayor
N.C.	Nave capitana
R.N.V.	Reserva Naval Voluntaria
R.T.	Radiotelegrafía
Rv.	Rumbo Verdadero
SS.BB.	Santabárbaras
Ss.	Sumergibles

GRÁFICO Nº 1

MOVIMIENTOS PREVIOS AL COMBATE DE DOGGER BANK



"En la maniobra, nunca falla lo demasiado fuerte" [1]

I, - Consecuencias que tuvo en Alemania la incursión de la flota de alta mar del 14 al 16 de diciembre de 1914. Servidumbres para operar al comenzar 1915, provocadas por la necesidad de recorrer el material, lograr mejor adiestramiento y dar descanso al personal

Después de los bombardeos a Scarbourough, Hartpool y Whitby realizados en diciembre de 1914 por cruceros al mando del contraalmirante Hipper, las supremas autoridades navales germanas sintieron disminuida la confianza depositada en el C. en J. de su Primera Flota, vicealmirante von Ingenohl. Al primer contacto hecho con fuerzas enemigas por las cortinas de su núcleo de batalla, creyendo estar frente a toda la Gran Flota, se retiró al Jade, dejándolo a Hipper sin apoyo[2]. Provocó su proceder el ajustarse estrictamente a la letra de las directivas del káiser, de no enfrentar al enemigo si se presentaba con agrupaciones superiores. Von Ingenohl, que había proyectado y obtenido la venia superior para llevar a cabo esta operación con el definido propósito de combatir con parte de la Gran Flota, se debió enfrentar con el juicio severo de quienes no supieron comprender lo embarazoso de su situación, cuando en Alemania se comprobó la oportunidad perdida y el riesgo corrido por la agrupación de Hipper, que bombardeaba la costa del Yorkshire. Quizás con su meticulosa modalidad para actuar, su mente no hubiese podido aceptar que los británicos pudiesen haber cometido el error de exponerse a ser batidos por fuerzas más poderosas de la armada germana.

Aunque el E.M.G.N. solicitó al kaiser que cambiase sus directivas, el emperador contestó el 10 de enero de 1915 manteniendo la consigna estratégica de no llevar a cabo una campaña naval ofensiva. Sólo podría von Ingenohl usar su fuerza de exploración sin previa consulta con Guillermo II, pero eludiendo enfrentar a conjuntos ingleses más poderosos. Difícil exigencia a cumplir en un teatro de operaciones con las características meteorológicas del mar del Norte, pues con los medios de detección de la época, inexistencia del radar e insegura capacidad operativa de la aviación, sería obra del azar saber, sin tener que empeñarse,

1 Máxima marinera que exigía usar, para mayor seguridad, un aparejo real donde hubiera bastado colocar uno de dos guarnes.

2 Para información sobre la batalla que pudo haber disputado von Ingenohl en diciembre de 1914, recomendamos el artículo *Cuatro batallas falladas*, del capitán de la armada francesa PAUL CHAC, reproducido en los números 485 y 486 de noviembre-diciembre 1930 y enero—febrero 1931 del Boletín del Centro Naval.

si tras las primeras unidades de contacto no existirían fuerzas más poderosas capaces de apoyarlas.

Al comienzo de 1915, la Flota de Alta Mar redujo las severas condiciones de alistamiento mantenidas desde agosto de 1914 a fin de reparar el material, dar descanso al personal y elevar el nivel de adiestramiento.

El peligro de los Ss. no permitía realizar ciertas ejercitaciones en el mar del Norte, siendo la bahía de Kiel un campo de adiestramiento más seguro [3]. Por eso, al disputarse el combate del banco Dogger, se encontraban en el Báltico los ocho más modernos *dreadnoughts* que componían la 3ª escuadra de acorazados y el crucero de batalla «Von der Tann». Desde esa época lo normal en la principal flota germana fue tener en reparaciones un buque capital y dos cruceros por cada escuadra, dos de las ocho flotillas de DDs. asignadas y como la mitad de los Ss. en actividad.

El cuadro que sigue muestra que en los dos meses finales de 1914 la armada del kaiser tuvo el margen más favorable en buques tipo *dreadnought* como para haber enfrentado a la Gran Flota:

	GRAN BRETAÑA	ALEMANIA
Acorazados tipo *dreadnought*	17 a l8	16
Cruceros de batalla	5	4
Totales	22 a 23	20

Esta situación ya había comenzado a variar en contra de Alemania cuando el 23 de enero de 1915 von Ingenohl ordenó el reconocimiento ofensivo sobre aguas del banco Dogger, en un momento inadecuado desde el punto de vista de unidades disponibles para operar.

II.- Servidumbres para mantener el adiestramiento y el buen estado del material en la Gran Flota británica

Exigencias operativas y la necesidad de recorrer el material, habían obligado entre agosto y diciembre de 1914 a destacar buques de la Gran Flota[4], la que a partir de esa época normalmente tenía en reparaciones

3 Cuando al finalizar 1915 la ensenada de Heligoland quedó cerrada con minados defensivos alemanes y ofensivos sembrados por los ingleses varió esta servidumbre, siendo la zona menos accesible a los Ss. británicos.

4 Después del combate de Coronel (1° de noviembre de 1914), para anular a la escuadra de von Spee se retiró de la Gran Flota a tres cruceros de batalla; dcs> enviados hacia la zona del estrecho de Magallanes, y otro al canal de Panamá. En octubre, por choque con minas, se había perdido el acorazado «Audacious»; o sea cuatro buques capitales menos. El 27 de diciembre, por mal tiempo y poca visibilidad, habían chocado al entrar en Scapa los *dreadnoughts* «Conqueror» y «Monarch», lo cual les exigió reparaciones. Los acorazados «Erin» y «Aginconrt», recién incorporados, todavía no estaban en condiciones de actuar en la línea de batalla.

dos acorazados, un crucero de batalla, dos cruceros menores y seis DDs. Debido a las dificultades a superar, puesto que los apostaderos del norte de Escocia no habían sido preparados como bases principales, unidas a la incorporación de unidades recién terminadas, el C. en J. hacía pedidos y sugerencias a su Almirantazgo buscando además ser reforzado en cruceros ligeros y DDs. El ministro Mr. Churchill le había expresado a su primer consejero naval, almirante Fisher, su preocupación por lo que él suponía excesivo celo de Lord Jellicoe para destacar buques a ser reparados, pero el primer lord del mar apreciaba que, de encontrarse él con la responsabilidad de ese comando, nada distintas serían sus actitudes [5].

Que no fueron exageradas las providencias del C. en J. para preparar mejor a sus fuerzas solicitando del Almirantazgo el apoyo consiguiente, como pudo pensar Mr. Churchill porque no era un profesional naval, lo demuestra en la agrupación de cruceros de batalla la escasa capacidad para lograr impactos con artillería de grueso calibre evidenciada en el combate del banco Dogger. Salvo el «Queen Mary»[6], ausente del encuentro por estar en reparaciones, sus demás congéneres no habían alcanzado el mismo nivel en el adiestramiento de combate que los similares germanos. En la rada del Forth, en cuya ría estaban apostados por decisión del Almirantazgo, no tuvieron posibilidad de tirar sobre blancos remolcados, y por movimientos operativos impostergables se había demorado su ida a Scapa para efectuarlos.

A fin de obviar esa dificultad, debieron entrenarse tirando sobre rocas en la costa y sobre blancos pequeños lanzados a la deriva desde los mismos cruceros de batalla.

Al terminarse de instalar todas las estaciones de R.T. direccionales de la costa oriental inglesa a fines de 1914, según Lord Jellicoe era posible conocer el movimiento de buques enemigos, lo cual permitió ahorrar los desgastes excesivos en los sistemas propulsores que se habían manifestado en distintos tipos de unidades de la Gran Flota durante el ajetreo de los primeros cinco meses de guerra.

III.-Factores meteorológicos en el mar del Norte del 22 al 24 de enero de 1915

Desde el 22 de enero existió en el mar del Norte un tiempo excepcional para la época invernal. Aunque por su límite meridional penetraba

5 Tomo II de la obra de MARDER citada en la Bibliografía.

6 Su primer comandante, capitán de navío W. R. Hall, excelente organizador, había conseguido que su buque fuese uno de los mejores tiradores de la flota. Pero este distinguido profesional, por razones de salud, debió dejar su comando, encontrándose al comenzar 1915 al frente de la Sección Inteligencia del Almirantazgo, donde continuó destacándose.

un centro de baja, en su zona media y oriental se mantuvieron las altas presiones con masas de aire polar hacia el N.W. Por esto, en la mañana del 24 de enero hubo extraordinario alcance visual entre la costa alemana y el banco Dogger. El comodoro Goodenough[7] indicó que fue tal la visibilidad al comenzar el día, como para suponer que sólo la redondez de la tierra podía oponerse a dejar ver cuanto sobre su superficie se hallare. Las corrientes de aire ascendentes permitían observar las columnas de humo a gran distancia, facilitando el contacto.

Durante la mañana del 24 de enero el viento sopló en lo que sería el teatro del combate del N.E., con fuerza 2 a 4 de la escala Beaufort, aumentando en escasos metros por segundo a medida que el sol ascendía sobre el horizonte, por lo cual el mar, calmo antes de aclarar, empezó a rizarse en suave marejada, pero con una amplia onda de mar de leva remanente de temporales anteriores.

El día del encuentro, el crepúsculo matutino comenzó sobre el banco Dogger a eso de las 0710. Pero el sol fue más bien parco en alumbrar, cubierto por densos parches de nubazones bajas.

IV.-Orden de salida a la fuerza de exploración para un reconocimiento sobre aguas del banco Dogger

Al caer la tarde del 22 de enero, el J.E.M. de la Flota de Alta Mar, vicealmirante Eckernrann, le propuso a su C. en J.: *"Si mañana el tiempo es corno el de la tarde y noche de hoy, un avance de los cruceros y flotillas hacia el banco Dogger sería muy conveniente. No se necesitan preparativos especiales para ello, bastando dar la orden mañana temprano al jefe de las fuerzas de exploración. Salir a la noche, estar allí a la mañana y regresar a la tarde."* [8]

Von Ingenohl, después de algunas dudas, aprobó la operación, acotando que hubiese deseado apoyarla con el resto de la flota, lo que en ese momento no era posible hacerlo con toda ella completa por lo indicado en el capítulo I.

El sábado 23 de enero Hipper recibía la siguiente orden a las 0925: *"Grupos I y II de exploración*, *primer jefe de torpederos y dos flotillas a elección del jefe de buques exploradores, explorarán hasta el banco Dogger. Zarpar hoy con la oscuridad; regresar a la noche siguiente."* [8]

Esta incursión consistía en destruir observadores enemigos que disfrazados de inocentes pesqueros estuviesen dando información sobre los

7 Tomo II, pág. 158, de la obra de MARDER citada en la Bibliografía.

8 Obra de Groos citada en la Bibliografía; según ella, esta salida fue planeada días antes, sin poder realizarla por el mal tiempo, que no permitía usar los DDs.

movimientos de unidades germanas; de paso, si se daba con fuerzas británicas menos poderosas, también batirlas. El jefe de los buques exploradores, después de entrevistar a su C. en J., dio al mensaje recibido la siguiente interpretación: *"... estar en el banco Dogger al amanecer del 24, reconocer la clase de vigilancia allí establecida sorprendiendo a las fuerzas enemigas que pudiera haber... El avance se dispondría para alcanzar el veril S.E. del banco recién al aclarar; debería evitarse que hubiese al amanecer fuerzas enemigas entre sus cruceros y la ensenada alemana."* [8]

El E.M. de von Ingenohl transmitió por R.T. a Hipper la orden de salida, quien estaba en el mismo apostadero del C. en J. Por el mismo medio se informó a los Ss. destacados en operaciones, a las fuerzas de rastreo y minado que debían barrer los canales y a las bases aéreas que prestasen apoyo en la mañana y tarde del domingo.

De acuerdo con la proposición de Eckermann, no se tomaron medidas para apoyar con unidades de batalla este desplazamiento.

V. - Reacción británica al conocerse en el Almirantazgo la salida de la fuerza de exploración

Las órdenes alemanas fueron captadas por las estaciones de escucha y descodificadas por la oficina secreta N° 40 [9] del Almirantazgo, pues éste tenía en su poder las claves germanas. Aunque el grupo operativo del *Board* —formado por Mr. Churchill y los almirantes Fisher, Wilson [10] y Oliver [11] — desconocía el real objetivo de esta incursión, poco antes de las 1200 del 23 de enero quedaba advertido que al día siguiente las fuerzas alemanas citadas en el mensaje interceptado llevarían a cabo un desplazamiento hasta el banco Dogger.

Como, según Marder, el almirante Fisher, atacado por un resfrío, no participó en las deliberaciones, Sir Arthur Wilson y Sir Henry Oliver, ni bien pusieron al tanto al ministro de Marina de la información interceptada, estimaron que la fuerza enemiga podría alcanzar a las 0700 del día siguiente una posición próxima a latitud 55° 13' N. y longitud

9 Según Marder funcionaba a cargo del profesor Sir A. Ewig, tan secretamente que contados miembros del Almirantazgo la conocían. Después de Jutlandia, por errores cometidos durante este combate, pasó a depender directamente del jefe de Inteligencia Naval.

10 El almirante de flota Sir Arthur K. Wilson, durante 1910 y 1911 había sido Primer Lord del Mar. Llamado por Mr. Churchill al Almirantazgo actuaba como miembro descollante del grupo operativo, pero por su espíritu demasiado autocrático, sin habilidad para trabajar en equipo, fue criticado.

11 El vicealmirante Sir Henry Oliver había sido nombrado desde octubre de 1914 por Lord Fisher como J.E.M., siendo su cargo anterior la jefatura de la Sección de Inteligencia Naval del mismo Almirantazgo.

03° 12'E., resolviendo concentrar allí lo que ellos apreciaron sería una agrupación británica superior. Pasado el mediodía, el Almirantazgo envió por la red telegráfica terrestre la siguiente orden: *"Cuatro cruceros de batalla, seis cruceros ligeros y veintidós destructores alemanes saldrán esta tarde para explorar sobre el banco Dogger; probablemente regresarán mañana por la tarde. Todos los cruceros de batalla disponibles, cruceros ligeros y destructores irán a encontrarse en* 55° *13' N. y 3º 12' E., a las 0700 a.m. de mañana. El comodoro (T) lo hará con todos los destructores y cruceros ligeros disponibles desde Harwich para unirse con el vicealmirante «Lion» a las 0700 a.m. en el punto de reunión indicado antes. Si el enemigo fuese avistado por el comodoro (T) mientras cruza su linea de avance, deberá ser atacado. La R.T. no se utilizará, a menos que fuese absolutamente necesario. Se han enviado telegramas al C. en J. (Home Fleet), vicealmirante «Lion», vicealmirante (tercera escuadra de batalla) y comodoro (T)."*[12]

Cumpliendo lo ordenado, a las 1800 del 23 de enero zarpaban de Rosyth 5 cruceros de batalla y 4 del tipo ligero, para concentrarse al alba del 24 con 3 cruceros exploradores y 35 DDs. provenientes de Harwich en el punto indicado. (Ver gráfico N° 1 y "cuadro A".) También Keyes zarpó con 2 DDs. y 4 Ss., para la vigilancia normal de la ensenada alemana. Por salir del Forth algo más tarde e interceptar a los alemanes si se dirigían más al Norte, llegarían a unas 40 millas de la fuerza citada en el párrafo anterior el vicealmirante Bradford con 6 *pre-dreadnoughts* de la 3ª escuadra de combate y 3 cruceros acorazados a órdenes del contra-almirante Pakeham. Lord Jellicoe, con el resto de los buques disponibles de la Gran Flota, alcanzaría a situarse a 140 millas al Norte de Beatty, pues esta fuerza provenía de Scapa y Cromarty [13].

El historiador Marder, en su obra citada en la Bibliografía, dice que Lord Jellicoe expresó *a posteriori* que si se le hubiese advertido en seguida de conocerse en Whitehall [14] el movimiento a efectuar por los alemanes, y no, como se lo hizo, algo después de mediodía, la Gran Flota hubiese podido zarpar a las 1700 para alcanzar el punto de reunión dado a Beatty y Tyrwhitt, a más tardar, a las 0930 del 24 de enero [15]. Años después, habiendo comentado Mr. Churchill en su libro *The World Crisis* no haberse enviado a Jellicoe en apoyo cercano de Beatty, pues se esperaba un ataque a la costa oriental, Lord Jellicoe refutó lo anterior indicando que de las órdenes tan claras interceptadas.

12 Obras de F. YOUNG Y GROOS, citadas en la Bibliografía.

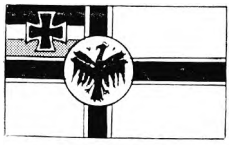
13 Cromarty fue base usada para dar descanso a tripulaciones de algunos grupos tácticos por vez y para carenar buques capitales y cruceros ligeros, después que se llevaron a ella dos diques flotantes.

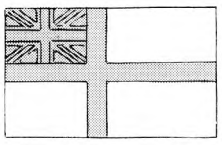
14 Edificios gubernamentales británicos existentes en Westminster (Londres), entre los que está el Almirantazgo.

15 Normalmente los buques se mantenían a cuatro horas de aviso.

CUADRO "A"

ORGANIZACION DE UNIDADES TACTICAS





1ª GRUPO DE EXPLORACION

HIPPER

"SEYDLITZ" CAP. de NAV. VON EGIDY

"MOLTKE" " " " VON LEVETZOW

"DERFFLINGER" " " " VON REUTER

"BLÜCHER" " " " ERDMANN

1ª ESCUADRA DE CRUC. DE BATALLA

BEATTY

"LION" CAP. de NAV. CHATFIELD

"TIGER" " " " PELLY

"P. ROYAL" " " " DE BROCK

2ª ESCUADRA DE CRUC. DE BATALLA

MOORE

"N. ZEALAND" CAP. de NAV. L. HALSEY

"INDOMITABLE" " " " F. KENNEDY

2ds GRUPO DE EXPLORACION

EBBINHANS

"GRAUDENZ" CAP. de NAV. PULLEN

"STRALSUND" " " " HARDER

"KOLBERG" " " " WINDEMANN

1ª ESCUADRA DE CRUC. LIGEROS

GOODENOUGH

"SOUTHAMPTON" COMODORO GOODENOUGH

"BIRMINGHAM" CAP. de NAV. MILLER

"NOTTINGHAM" " " " DUFF

"LOWESTOFT" " " " T. KENNEDY

FUERZAS DE TORPEDEROS

"ROSTOCK" (CRUC. LIG.) CAP. de NAV HARTOG

HARTOG

Vª FLOTILLA

9ª ESCUADRILLA		10ª ESCUADRILLA	
KNESEBECK	"G-12"	HEINRICHS	"G-11"
	"V-1"		"G-7"
	"V-4"		"G-9"
	"V-5"		"G-8"
			"V-2"

DE VIIIª FLOTILLA 15ª ESCUADRILLA		DE IXª FLOTILLA 18ª ESCUADRILLA	
WEISSENBORN	"V-181"	THILESSEN	"V-30"
	"V-185"		"S-33"
	"S-34"		"S-31"
	"V-29"		"S-178"
	"S-35"		

FUERZAS LIGERAS DE HARWICH

"ARETHUSA" (CRUC. LIG.) COMODORO TYRWHITT

TYRWHITT

Xª FLOTILLA DESTRUCTORES

	"MENTOR"	"MIRANDA"
"METEOR"	"MASTIFF"	"MYNE"
	"MORRIS"	"MINOS"

"AURORA" (CRUC. LIG.) CAP. de NAV. NICHOLSON

NICHOLSON

Iª FLOTILLA DESTRUCTORES

1ª D/V.	3ª D/V.	4ª D/V.	5ª D/V.
ACHERON	FERRET	HORNET	GOSHAWK
ATTACK	FORRESTER	TYGRESS	PHOENIX
HYDRA	DEFENDER	SANDFLY	LAPWING
ARIEL	DRUID	JACKAL	

"UNDAUNTED" (CRUT. LIG.) CAP. de NAV ST. JOHN

ST. JOHN

IIIª FLOTILLA DESTRUCTORES

1ª D/V.	2ª D/V.	3ª D/V.	4ª D/V.
LOOKOUT	LAUREL	LAFOREY	LEGION
LYSANDER	LIBERTY	LAWFORD	LARK
LANDRAIL	LAERTES	LYDIARD	
	LUCIFER	LOUIS	

M. D. S.

CUADRO "B1"

CARACTERISTICAS DE LAS UNIDADES BRITÁNICAS

NOMBRE FECHA DE ACTIVIDAD DOTACION TIPO DE BUQUE	DESPLAZAMIENTO ESLORA MANGA CALADO	PROPULSION			ARMAMENTO			CORAZAS			
		MAQUINAS Y Nº de EJES	VELOC. MAX.	COMBUST. CAPAC.	ART. G.C.	ART. M.C.	TUBOS LANZA TORPED.	VERT.	HORIZ.	TORRES MAX.	BARB. MAX.
TIGER (1914) 1400 TRIPUL. CRUC. de BATALLA	27000 TONS 675' 87' 30'	TURBINAS 4	28	CARBON 3500 FUEL 1000	VIII de 13"5	XII de 6"	II de 21"	9" A 4"	3" A 1"	9"	6"
LION . P. ROYAL (1912) 1400 TRIPUL. CRUC. de BATALLA	26350 TONS 675' 86'5 30'	TURBINAS 4	28	CARBON 3500 FUEL 1000	VIII de 13"5	XIV de 4"	II de 21"	9" A 4"	3" A 1"	9"	—
N. ZEALAND (1912) 1019 TRIPUL. CRUC. de BATALLA	18750 TONS 578' 79'5 27'	TURBINAS 4	26	CARBON 2300 FUEL 890	VIII de 12"	XII de 4"	II de 21"	6" A 4"	3" A 1"	7"	—
INDOMITABLE (1908) 837 TRIPUL CRUC. de BATALLA	17250 TONS 560' 78'5 26'5	TURBINAS 4	25	CARBON 2300 FUEL 300	VIII de 12"	XII de 4"	II de 21"	6" A 4"	3" A 1"	7"	—
SOUTHAMPTON (1912) 475 TRIPUL. CRUC. LIGERO	5400 TONS 430' 48' 15'	TURBINAS 2	25	CARBON 1000 FUEL 260	—	VIII de 6"	II de 21"	3" A 2"	1"		
BIRMINGHAM LOWESTOFT NOTTINGHAM (1914) 500 TRIPUL. CRUC. LIGEROS	5440 TONS 430' 48' 15'?	TURBINAS 4	25	CARBON 1000 FUEL 250	—	IX de 6'	II de 21"	3" A 2"	1"		
ARETHUSA . AURORA UNDAUNTED. (1914) 318 TRIPUL. CRUC. LIGEROS	3520 TONS 410' 39' 13'5	TURBINAS 4	30	FUEL 810	—	II·6" VI·4"	IV de 21"	3' A 2'	1"		
7UNIDADES TIPO "M" (1915) 98 TRIPUL. DDs	994 TONS 271' 26'4 9'	TURBINAS 3	34	FUEL 320	—	III de 4"	IV de 21"				
13UNIDADES TIPO "L" (1912-13) 77 TRIPUL. DDs	965 TONS 269' 26' 9'	TURBINAS 2	31 A 29	FUEL 270	—	III de 4"	IV de 21"				
15 UNIDADES TIPO "I" (1911-12) 72 TRIPUL. DDs	750 TONS 240' 25'7 8'2	TURBINAS 3	29 A 27	FUEL 130	—	II de 4"	II de 21"				

CUADRO "B2"

CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES ALEMANAS

NOMBRE FECHA DE ACTIVIDAD DOTACION TIPO DE BUQUE	DESPLAZAMIENTO ESLORA MANGA CALADO	PROPULSION			ARMAMENTO			CORAZAS			
		MAQUINAS Y Nº DE EJES	VELOC. MAX.	COMBUST. CAPAC.	ART. G.C.	ART. M.C.	TUBOS LANZA TORPEDOS	VERT.	HORIZ.	TORRES MAX.	BATER. MAX.
DERFFLINGER (1914) 1398 TRIPUL. CRUC. de BATALLA	26180 Tons 698' 101'7 28'	TURBINAS 4	27	CARBON 2300 FUEL 300	VIII de 12"	XIV de 5"9	IV de 22"	12" A 5"	3"2 A 1"	11"	7"
SEYDLITZ (1913) 1143 TRIPUL. CRUC. de BATALLA	24610 Tons 656' 93'3 28'	TURBINAS 4	26.5	CARBON 1000 FUEL 300	X de 11"	XII de 5"9	IV de 19"7	11"7 A 4"	3"2 A 1"	9"7	6"
MOLTKE (1911) 1107 TRIPUL. CRUC. de BATALLA	22640 Tons 610' 96'7 28'	TURBINAS 4	26	CARBON 1000 FUEL 300	X de 11"	XII de 5"9	IV de 19"7	8"2 A 4"	3"2 A 1"	9"2	5"
BLÜCHER (1908) 897 TRIPUL. CRUC. ACORAZ. PESADO	15500 Tons 530' 80'5 27'	ALTERNATIVAS 3	23.5	CARBON 900 FUEL 200	XII de 8"2	VIII de 5"9	IV de 19"7	6" A 4"	2" A 1"	6"	6"
ROSTOCK(1).GRAUDENZ(2) (1913) 420 TRIPUL. CRUC. LIGERO	4900 Tons. 456' 45' 17'	TURBINAS 2	27.5	CARBON 950 FUEL 130	—	XII de 4"1	IV de 19"7	3" A 2"	2" A 0"75		
STRALSUND (1912) 370 TRIPUL. CRUC. LIGERO	4550 Tons 446' 43'5 16'5	TURBINAS 2	28.5	CARBON 700 FUEL 130	—	XII de 4"1	IV de 19"7	3" A 2"	2" A 0"75		
KOLBERG (1909) 362 TRIPUL. CRUC. LIGERO	4350 Tons 426' 46' 17'	TURBINAS 4	27.5	CARBON 400	—	XII de 4"1	II de 17"7	2" A 0"75	2" A 0"75		
TIPOS: "S-178" "V-181" (1910) 82 TRIPUL. DDs	656 Tons 243' 26' 9'	TURBINAS 2	32	CARBON 180	—	II de 3"5	IV de 19"7				
TIPOS: "V-1" "G-7" (1912) 82 TRIPUL. DDs	697 Tons 235' 25' 9'	TURBINAS 2	32	CARBON 180 FUEL 70	—	II de 3"5	IV de 19"7				
TIPOS: "V-30" "S-31" (1913) 100 TRIPUL. DDs	975 Tons 271' 27'5 9'5	TURBINAS 2	32.5	CARBON 200 FUEL 70	—	III de 3"5	VI de 19"7				

(1) 3 CHIMENEAS. (2) 4 CHIMENEAS.

CUADRO "C"

Vida teórica que estimamos tenían las unidades contrapuestas en el combate del banco Dogger *

A L E M A N A S		B R I T Á N I C A S	
Cruceros pesados			
«Seydlitz».....	15,4	«Lion»	11,3
«Moltke»	12,4	«Tiger».....	13,7
«Derfflinger».....	17,8	«P. Royal»	11,3
		«New Zealand».....	7,6
«Blücher».....	6,8	«Jndomitable»	6,1
Total	52,4	Total.....	50.-
Cruceros ligeros			
2 tipo «Graudenz»	8,4 (4,2 c/u)	«Southampton»	3,6
«Stralsund»	4,1	3 tipo «Birmingham»	10'8 (3'6 c/u)
«Kolberg».....	2,7	3 tipo «Arethusa»	11,4 (3,8 „)
Total	15,2	Total	25,8
Destructores			
6 tipo "G-7" **	4,8 (0,8 c/u)	7 tipo «M» ...	10,5 (1,5 c/u)
10 tipo"V-l" ***	10.- (1.- „)	13 tipo «L» ...	14,3 (1,1 „)
2 tipo "V-181"	1,8 (0,9 „)	15 tipo «I»	9.- (0,6 „)
Total	16,6	Total	33,8

* Ateniéndonos a los resultados de la batalla de Jutlandia, elegimos como unidad comparativa aproximada de medida al proyectil alemán de 12" semiperforante, cargado con trotyl y provisto de espoleta de efecto retardado, que superaba en poder de penetración y daños a los británicos de 12" y 13,5", tanto a los cargados con lidita como a los perforantes con pólvora negra, hasta entonces en uso; de acuerdo con ello, aceptamos prácticamente que sus efectos promedios en daños con cualquier ángulo de incidencia fueron:

En munición germana	*En munición británica*
De 12" equivalente a 1	De 13,5" equivalente a 0,8
De 11" „ „ 0,8	De 12" „ „ 0,6
De 8,2" „ „ 0,3	

** O también tipo «S-178».

*** O también tipo «V-30».

no podía deducirse tal cosa. Según Marder, Lord Jellicoe acotó lo siguiente al libro de Churchill: "*La verdad fue que el Almirantazgo, confiando en la señal interceptada, pensó que los cruceros de batalla y la fuerza de Harwich podrían llevar a cabo la tarea. El mismo error cometido en el caso del raid de diciembre, cuando a mí no me dejaron sacar toda la Gran Flota.*"

VI.-Salida de la fuerza alemana y composición de las agrupaciones de ambos bandos presentes en el combate

Al finalizar el crepúsculo vespertino del sábado 23 de enero se hizo a la mar la fuerza de cruceros y DDs. al mando de Hipper. Desde la rada de Schillig gobernó hasta el paso Nordeney, rastreado contra minas bien hacia el Oeste, quedando declarado expedito desde la tarde. Luego se puso proa hacia el veril Sud-Este del banco Dogger (ver gráfico N° 1). Los cruceros pesados iban encolumnados encabezados por el «Seydlitz» (B.I.), el «Moltke» como 2° numeral, seguido por el «Derfflinger», y el «Blücher» cerrando fila. Protegidos por una cortina circular, como a 3 millas del B.I., navegaban los cruceros ligeros «Graudenz» y «Stralsund», hacia las amuras de estribor y babor, respectivamente. Sobre los flancos: en el derecho el «Rostock» y en el izquierdo el «Kolberg». Cada crucero liviano era acompañado por una escuadrilla de DDs., media flotilla de acuerdo con la denominación alemana. Para evitar ser confundidos con los del enemigo llevaban pintadas de rojo sus chimeneas popeles.

Los demás datos respecto a las fuerzas contrapuestas podrán observarse —antes de seguir el desarrollo de nuestros comentarios— en los cuadros "A", "B-l", "B-2" y "C".

VIL - Poder relativo de las fuerzas contrapuestas

El cuadro "C" muestra que los 5 cruceros de batalla británicos poseían teóricamente 50 impactos de vida y 52,4 sus tres congéneres germanos más el crucero pesado «Blücher», o sea que en capacidad defensiva los alemanes tenían cierta ventaja. En cuanto al poder ofensivo de grueso calibre la línea británica por andanada era superior; equivalía a disparar con 28,8 bocas de 12" del tipo y munición alemana tomada como unidad comparativa de medida en el citado cuadro "C". La línea germana podía equipararse a disparar con 26,6 cañones de igual calibre y munición, salvo que los británicos se mantuviesen fuera del máximo alcance de la artillería de 8,2" del «Blücher», unos 15,5 Km.

En esta última situación la andanada de los tres cruceros de batalla de Hipper equivalía a disparar con 24 piezas de 12".

Los cruceros de batalla ingleses, con 25 nudos de velocidad táctica en su unidad más lenta, superaban en 2 al conjunto alemán y en 5 nudos considerando sólo a los tres más veloces de la 1ª escuadra de Beatty. Pero en esta condición, la andanada inglesa quedaba reducida al equivalente de tirar con 19,2 bocas de 1-2" contra 26,6 a 24 de 12" de los teutones, según el alcance permitiera o no usar la artillería pesada del «Blücher».

Sin considerar las penalidades por concentración o división del luego, midiéndose ambos núcleos de cruceros pesados en duelo de grueso calibre a distancias entre 13 a 15 Km, y supuesto equivalentes las capacidades para lograr impactos, la vida de cada línea expuesta a la andanada contraria, sin gran error sensible, resultaba: para la británica, equivalente a $\frac{50}{26,6} = 1,87$, y para la germana a $\frac{52,4}{28,8} = 1,81$.

En fuerzas ligeras la vida teórica total de los británicos era mucho mayor: 25,8 contra 15,2 de los alemanes, referida a los cruceros ligeros, y en la categoría DDs. 33,8 para los ingleses versus 16,6 de los germanos. Pero si Beatty debía empeñarse en encuentro de persecución, tal cual se disputó el combate, esta superioridad no podría explotarse a fondo. Mientras los cuatro cruceros ligeros de Hipper podían alcanzar hasta 27,2 en su unidad más lenta, sólo los tres británicos del tipo «Aurora» lograrían con sus 30 nudos darles caza, pues los cuatro a órdenes de Goodenough por diseño sólo daban 25 nudos.

Con los DDs. pasaba algo similar: los 7 británicos de la clase "M" habían sido diseñados para 34 nucios, los 13 de la clase "L" para 31, y los 15 de la clase "I" para 27 nudos, aunque en la práctica algunos habían superado la velocidad de diseño hasta en un par de nudos. En cambio, los 18 DDs. alemanes podían alcanzar en conjunto los 32 nudos, que era su máximo andar de construcción, pero 10 de ellos habían logrado en pruebas entre 35 y 36 nudos. Como desventaja, a los DDs. alemanes les sería más difícil sostener las velocidades tácticas que a sus similares ingleses, pues los primeros quemaban carbón en la mayor parte de sus calderas, mientras que los segundos únicamente combustible líquido.

Los DDs. británicos portaban 110 tubos lanzatorpedos de calibre 21", contra 84 de los alemanes de 19,7".

Para el bando de Beatty hubiese sido ideal poder sorprender a Hipper interponiéndose al Este, para cortarle la retirada hacia sus bases[16]. Aun ocupando esta posición táctica más favorable, dado el poder

16 En el capítulo IV vimos que Hipper había señalado este caso para evitarlo; de ahí por qué deseaba llegar con luz al banco Dogger. Aunque por el principio recíproco paradójico, común al accionar estratégico siempre aplicado por Napoleón, esta aparente superioridad de posición táctica era válida sólo en el caso de salir victoriosos los británicos.

relativo, si por parte de los ingleses se pretendía alcanzar una victoria decisiva, hubiese sido necesario una conducción insuperable de sus fuerzas. Conviene, pues, informarnos sobre las cualidades profesionales más salientes de los almirantes conductores de cada bando.

VIII,- Rasgos salientes del entonces vicealmirante Sir David Beatty

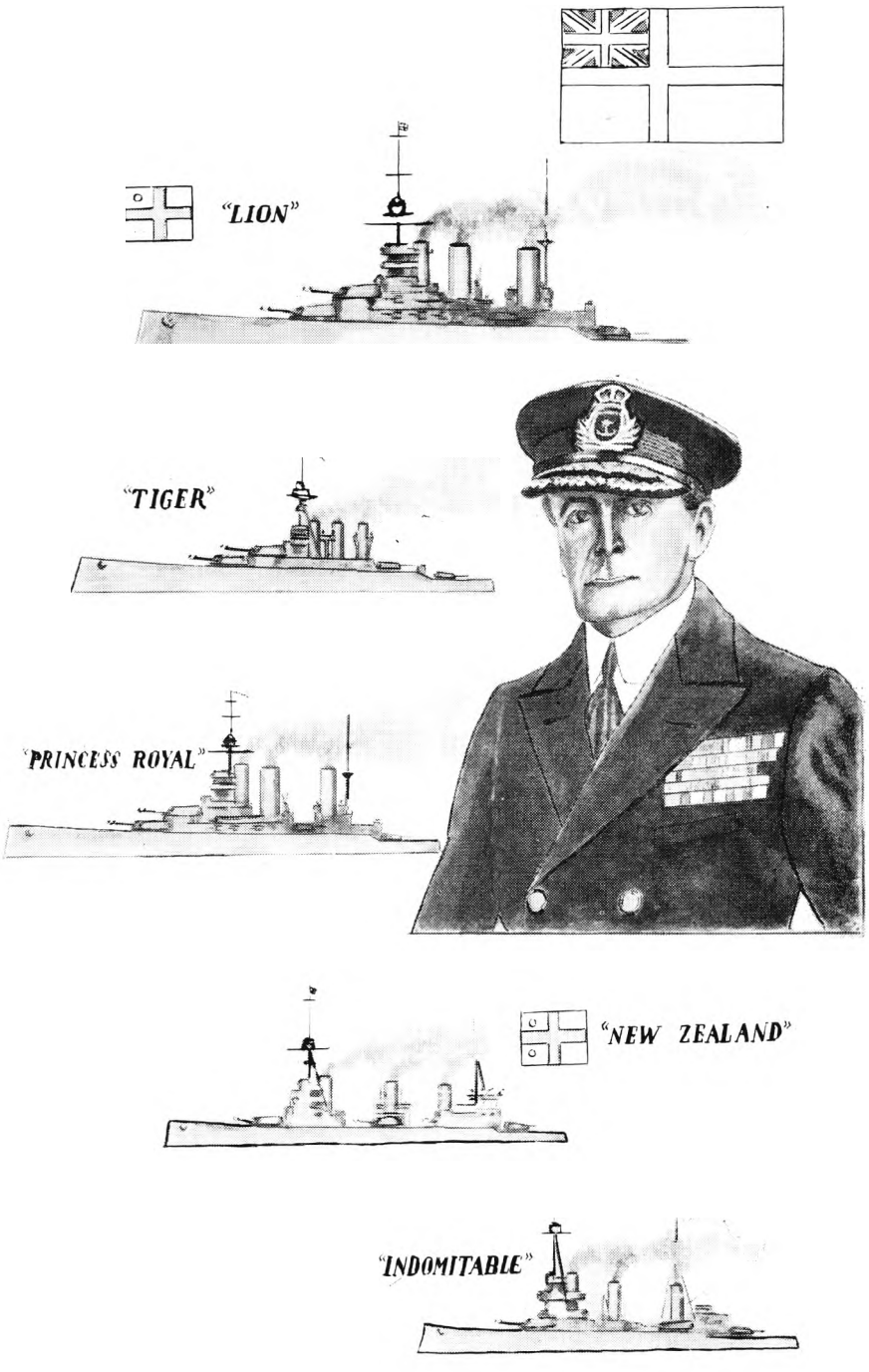
El 17 de enero de 1915 Sir David Beatty había cumplido 44 años. Tenía 27 años de edad en 1898, al ser promovido a capitán de fragata por su heroico comportamiento en la campaña del Sudán, no llegando a especializarse en arma alguna del servicio como lo hacían en la Armada británica los oficiales subalternos del cuerpo de comando. En julio de 1900, formando parte de la brigada naval internacional en marcha sobre Pekín para dar protección al personal europeo amenazado en la revuelta de los *boxers,* por su meritoria actuación en la emboscada de Tien-Sing, también ganaba su ascenso a capitán de navío. Recién en este grado pudo desempeñar el total de años de servicio exigidos normalmente al común de sus camaradas. A los 39 años de edad ascendía a contraalmirante, después de 26 años de servicios corridos, superando el récord que para alcanzar tal jerarquía ostentaba el mismo héroe de Trafalgar.

Al rehusar el flamante contraalmirante embarcarse en la flota del Atlántico, como era de rigor en estos casos, quedó un cierto tiempo sin recibir destino y a media paga. Su desahogada posición económica se lo permitía. Al verlo más interesado en la vida social y entregado por entero a vigilar sus *ponies* practicando su deporte favorito, el polo, muchos creyeron que su carrera estaba terminada; pero no fue así. Quien había sido ayudante naval del rey Eduardo VII era, por sobre todo, un profesional naval con real devoción por el servicio.

En 1911, siendo Mr. Churchill ministro de Marina, el contraalmirante Beatty pasó a ser su edecán naval. El publicista Filson Young, a quien se lo presentó el Primer Lord del Almirantazgo, recuerda haberle impresionado en esa primera entrevista la juventud de Sir David, que no había hallado en los almirantes hasta entonces conocidos, con una distinción personal más propia de Pall Mall [17] que la mostrada por sus camaradas en Plymouth [18]. Un físico que trasuntaba haber sido altamente ejercitado y una mirada de ojos muy claros, rasgos que según F. Young contrastaban con las firmes y duras líneas de su rostro, unidas a una voz profunda, más propias de un temperamento serio y grave que de uno juvenil.

17 La calle de los más aristocráticos clubs londinenses.
18 Asiento de la base naval principal brílánica.

BEATTY Y SU LINEA DE BATALLA EN DOGGER BANK



El 1° de marzo de 1913, a pesar de ser Beatty uno de los más modernos contraalmirantes del escalafón, fue designado comandante del grupo de cruceros de batalla de la Home Fleet, formado por el «Lion», el «P Royal», el «Invincible», el «Indefatigable» y el «Indomitable». A Lord Beatty le tocó fijar la doctrina para el empleo de este nuevo conjunto de unidades en esa flota, pues su primer comandante y antecesor, el vicealmirante Sir Lewis Bayly, no había logrado hacerlo a raíz de la corta duración de su comando.

Al comenzar la guerra, Sir David fue ascendido a vicealmirante en comisión. El 28 de agosto de 1914, la fortuna orientada por su decisión lo había favorecido en la acción de Heligoland.

Su probada tenacidad combativa, unida a su buena estrella y atrayente personalidad, fueron las causas de sus rápidos ascensos. De natural impulsivo, confiaba Beatty en el valor y la improvisación frente al enemigo, siendo poco afecto a los planteos previos, pues siempre pensaba que lo imprevisto haría variar los mejores planes concebidos. Como estaba bien dotado para el mando y era sumamente leal con los subordinados, cuyo corazón sabía conquistar, obtenía de ellos plena cooperación. Sin ser hombre de libros ni tampoco de inteligencia superior, tenía por costumbre rodearse de colaboradores capaces. Como todo hombre de acción, poseía lucidez de juicio para captar lo fundamental de un problema o de una situación donde le tocase a él tomar la decisión. Finalmente, su tesón inquebrantable para no darse por vencido ante situaciones adversas, lo hacía un contrincante moralmente extraordinario como almirante combatiente.

Éstos eran, en síntesis, los rasgos más salientes de quien condujo la agrupación británica en el encuentro naval del banco Dogger.

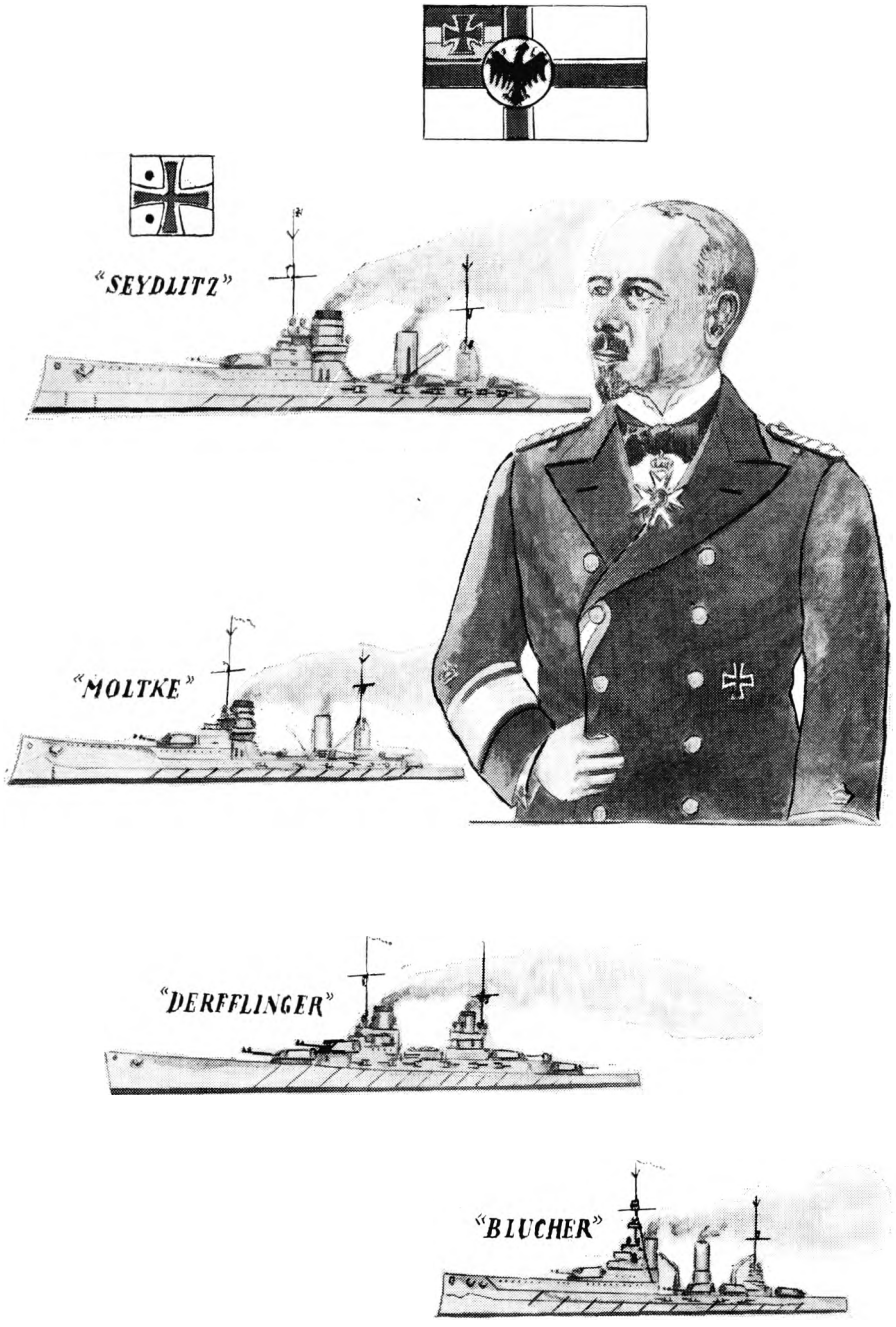
IX.-Características del entonces contraalmirante

Franz Hipper[19]

El 24 de enero de 1915 Hipper tenía 52 años. Poseía características personales parecidas a las de Beatty. Era afecto a la equitación y como buen bávaro a practicar la caza mayor, siendo como su contrincante más hombre de acción que de libros. De acuerdo con su biógrafo Waldeyer Hartz, fue de hombre maduro un gran señor, a pesar de provenir de una familia de modesto origen. Por haberse mantenido célibe pudo dedicarse a su profesión cual un verdadero sacerdocio. Gozaba de la estima personal de hombres poderosos como el príncipe Enrique de

19 Preferimos no colocar el "von" en su apellido, pues Hipper obtuvo el título de barón después de Jutlandia, al conferirle Baviera la orden de Maximiliano José. En cambio, hemos recordado el hecho en la aguada pintada con su fisonomía, mostrándolo con esa sola condecoración, además de la cruz de hierro.

HIPPER Y SU NÚCLEO DE BATALLA EN DOGGER BANK



M. D. S.

Prusia, que fue su superior, y del mismo Guillermo II, quien lo mantuvo como oficial de derrota del yate real «Hohenzollern» durante dos años.

Cuando estalló la guerra en 1914, llevaba cumplidos 33 años de servicios corridos en la armada del kaiser, de los cuales unos 25 los había pasado embarcado, en su mayor parte en unidades pertenecientes a la flota de combate. De ahí podemos deducir que su experiencia profesional, por ser también ocho años mayor que Beatty, fuese mucho más natural y adecuadamente madurada.

Según su primer ayudante de E.M., en esa época el capitán de corbeta Erich Raeder, Hipper era impulsivo, de clara inteligencia y de rápida concepción. Odiaba el papelerío y los informes escritos. Culto y distinguido, gustaba escuchar buena música y hasta interpretarla. Como superior era muy exigente, pero siempre caballeresco y cordial.

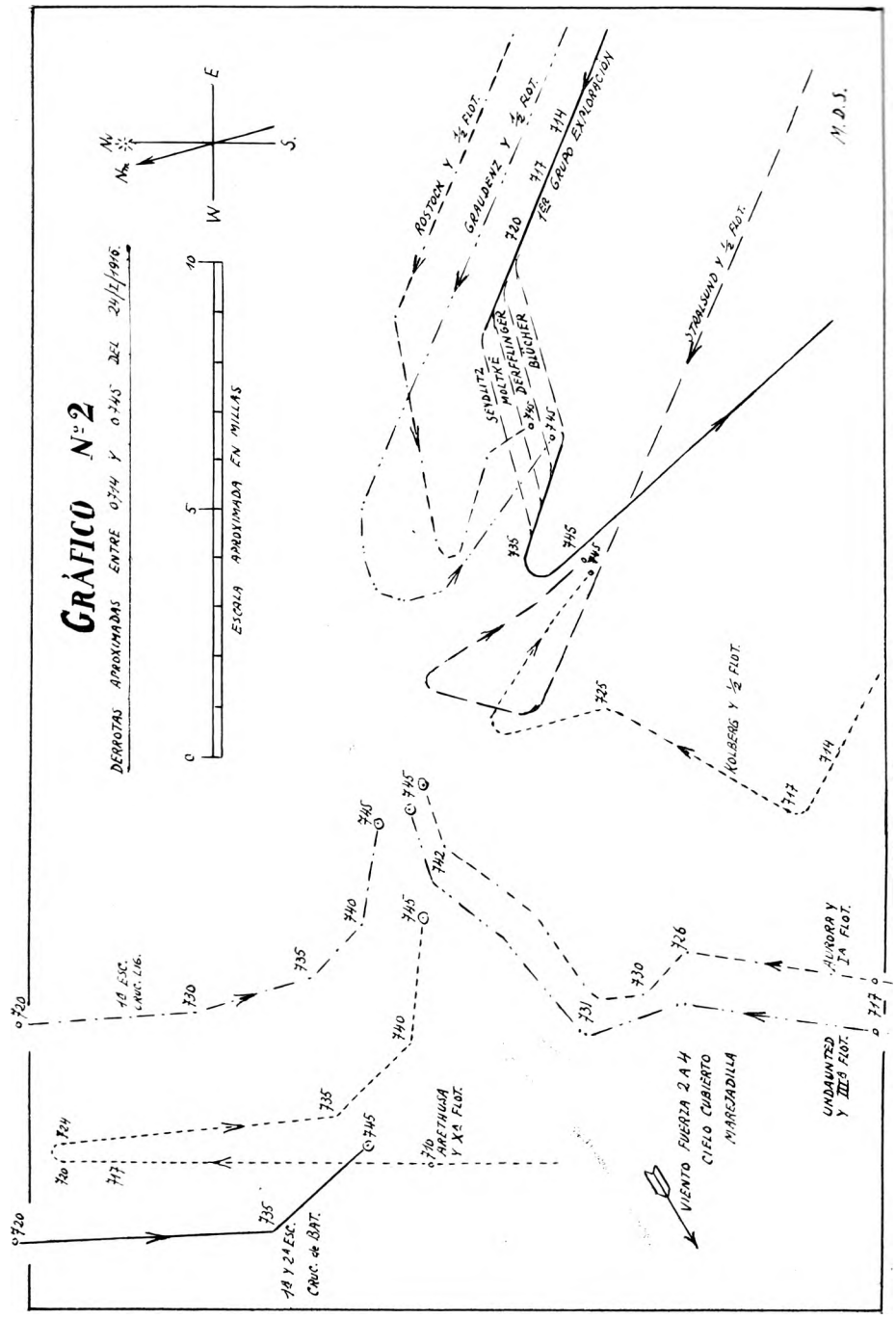
Siendo capitán de fragata, doce años antes del combate de banco Dogger, había comenzado a ejercitarse en conducir unidades tácticas de cruceros y DDs. Así llegó a poseer un excelente golpe de vista para conducir agrupaciones en la batalla. Teóricamente había complementado esta preparación adquiriendo conocimientos especiales sobre problemas de exploración, táctica y estrategia. En resumen, su preparación y capacidad como jefe combatiente eran inmejorables.

Desde el 1° de octubre de 1913 ejercía el comando de los buques exploradores de la Flota de Alta Mar, habiendo actuado previamente en otros cargos inferiores de esa agrupación. Ésta tenía la ventaja, respecto a la similar inglesa que comandó Beatty, de haber estado constituida, y por lo tanto adoctrinada, varias años antes para actuar con la flota de batalla.

Resulta fácil advertir que el bando germano contaría a su favor con una preparación muy adecuadamente completada en su almirante, en lo que respecta al desarrollo del juicio profesional para conducir las fuerzas en la puja táctica.

X, - Concentración de las agrupaciones de Lord Beatty y del comodoro Tyrwhitt; primeros contactos entre las fuerzas oponentes

Al amanecer del 24 de enero llegaban al punto de reunión ordenado las escuadras 1ª y 2ª de cruceros de batalla, junto con la 1ª de cruceros ligeros, formadas en columnas, separadas 5 millas, ocupando los exploradores de Goodenough la posición más oriental, navegando a 18 nudos y al Rv 182°. Con la primera luminosidad crepuscular se avistaron desde el «Lion», viniendo del Sud, el «Arethusa», N.C. de Tyrwhitt,


GRÁFICO Nº 2
DERROTAS APROXIMADAS ENTRE 0 Y 24 DEL 24/7/906.
ESCALA APROXIMADA EN MILLAS
0
5
10
N.
S.
E
W
ROSTOCK Y ½ FLOT.
GRAUDENZ Y ½ FLOT.
SEYDLITZ
MOLTKE
DERFFLINGER
BLUCHER
1ER GRUPO EX. FLOMACION
TRANSUND Y ½ FLOT.
N. D. S.
KOLBERG Y ½ FLOT.
AURORA Y 1A FLOT.
UNDAUNTED Y IIIS FLOT.
ARETHUSA Y XA FLOT.
1A Y 2A ESC. CRUC. de BAT.
1A ESC. CRUC. LIG.
VIENTO FUERZA 2 A 4
CIELO CUBIERTO
MAREJADILLA

con 6 DDs. de la X flotilla [20] (ver cuadro "A" y gráfico N° 2). El resto de la fuerza de Harwich venía rezagada como unas 15 millas, debido a la niebla reinante al salir del apostadero.

A las 0715 Beatty ordenaba formar con los cruceros ligeros una cortina de exploración sobre la marcación 34° verdaderos del «Lion» y a máxima distancia de alcance visual entre buques. A las 0720 desde el «Southampton» y B.I. de Beatty se avistaron hacia el Sud fogonazos de disparos. Minutos más tarde, el vicealmirante inglés leía un despacho R.T. del «Aurora» que decía: *"Empeñado con Flota de Alta Mar",* lacónica y presuntuosa redacción por la que parecía que el pequeño crucero al mando del capitán Nicholson estuviese combatiendo con toda la fuerza naval más poderosa del káiser, lo cual según F. Young, teniente de la R.N.V., causó en el E.M. de Beatty cierta hilaridad.

Al despuntar el alba y como imitando a la diosa mitológica cuyo nombre llevaba, le correspondería al «Aurora» abrir ese día, en lugar de las puertas del sol, las que conducirían dos horas después al combate entre poderosos *dreadnoughts.* El «Aurora» (ver gráfico N° 2) había hecho contacto, algo a proa de su través de estribor y a unos 8 Km, con un crucero de tres chimeneas y cuatro DDs. Suponiendo fuese el «Arethusa», al hacerle la señal de reconocimiento recibía por respuesta fogonazos de disparos. El tirador era el «Kolberg», que con los DDs. localizados formaba la cortina protectora de babor del dispositivo de marcha de la agrupación al mando de Hipper.

Cuando poco después de las 0717 desde el «Seydlitz» se avistaron los fogonazos, Hipper hizo caer al primer grupo de exploración a un tiempo hacia ellos, acrecentando la velocidad a fin de apoyar al «Kolberg», que a las 0714 había dado aviso del avistaje.

El crucero ligero inglés fue alcanzado con los tres primeros impactos logrados ese día, los que no le ocasionaron mayores daños, pero al contestar la N.C. de Nicholson abría el *score* para su bando alcanzándolo al «Kolberg» a eso de las 0720 con una granada de 6", que explotando bajo el puente ocasionó tres muertos y dos heridos, y luego con otra de 4" bajo la flotación, que no produjo tantos daños. Al virar el grupo ligero alemán hacia el N.E. para dejar libre el campo de tiro a sus cruceros pesados, fue perseguido por el «Aurora» y el «Undaunted», en un rumbo que también acercaba a los ingleses hacia sus propias fuerzas que convergían desde el Norte.

Lord Beatty, ante los acaecimientos, anuló la orden dada previamente sustituyéndola por la de: *"Dar caza al 170° magnéticos*", y señaló

20 El DD «Miranda», que había zarpado de Slieermess, llegó al punto de reunión con retraso, unido a la III Flotilla, que conducía el «Undaunted». Para facilitar la exposición hemos considerado a los DDs. tipo «M» formando la X Flotilla, pero ésta recién estuvo constituida en la primavera de 1915, algo después de este combate.

a los DDs.: *"Tomar estaciones a 3 millas a proa"*. A las 0730 Goodenough avistaba más fuerzas enemigas entre el E.S.E. y el S.E., identificando algo después a los cruceros del primer grupo de exploración. Pasadas las 0750, Beatty veía por la amura de babor de su B.I. al núcleo de Hipper como a 14 millas, debido a la máxima visibilidad reinante y a la mayor claridad del horizonte Este. Ya Goodenough, a las 0745, le había comunicado que eran cuatro los cruceros de batalla alemanes que navegaban hacia el S.E.

En el bando germano, los contactos de humo hechos por el «Stralsund» y el «Graudenz» hacia el N.W., el avistaje y cañoneo al W.S.W. realizado por el «Kolberg», unido al tráfico R.T. que parecía provenir de la 2ª escuadra de batalla inglesa, le permitieron a Hipper apreciar que estaba en presencia de una fuerte agrupación enemiga. Como sus instrucciones, en caso de encontrar fuerzas más poderosas, le impedían aceptar combate, con estos elementos de juicio a las 0735 viró para gobernar minutos después al Rv 135° y a 20 nudos, hasta que concentradas sus unidades y habiendo confirmado por sí mismo a eso de las 0800 la presencia de cruceros de batalla ingleses, fue aumentando la velocidad a 23 nudos.

La humareda no les permitió a los exploradores británicos el reconocimiento detallado. Intentando completarlo, los DDs. tipo "M" conducidos por el capitán de navío Meade desde el «Meteor», necesitaron como tres cuartos de hora más para acercarse a la retaguardia de los cruceros pesados adversarios. Éstos, a las 0814, caían por giro simultáneo al N.E. y el «Blücher», disparando varias salvas de 8,2", obligaba a distanciarse a la X flotilla. A su vez, Beatty señaló a estos DDs. replegarse sobre el núcleo propio. Logrado el propósito de Hipper de negarle a las fuerzas ligeras inglesas mejorar su posición táctica, por otro giro simultáneo a las 0821, volvían los cruceros alemanes a tomar el rumbo anterior de retirada (ver gráfico N° 3).

Los cruceros pesados de Hipper seguían encolumnados con el orden indicado en el capítulo IV; en cambio, navegaban en su vanguardia el «Graudenz» y el «Stralsund», y sobre el través de estribor de la columna principal el «Kolberg» y el «Rostock» con las dos flotillas de DDs.

A las 0750 el «Lion» gobernaba al Rv 100°, aumentando 20 minutos más tarde la velocidad, que venía siendo acrecentada desde las 0720, a 26 nudos, uno más que la máxima de diseño del «Indomitable», comenzando una difícil caza.

Entre las 0730 y las 0830, Beatty le informó a su C. en J. de todos los acaecimientos. Jellicoe, al conocerlos, le ordenó a Bradford orientar su agrupación hacia Heligoland; trató de reforzarlo enviándole una escuadra de cruceros ligeros, habiendo aumentado la velocidad a 19 nudos en el resto de la Gran Flota.

Hipper, a partir de las 0750, comunicó al C. en J. propio lo que iba sucediendo. A su pedido de ser apoyado, hecho a eso de las 0900, aunque era tarde para hacerlo con fuerzas de superficie, se le contestó a las 1003, en claro, que la Flota de Alta Mar salía, lo que fue captado por los ingleses, aunque la segunda parte del mensaje ya cifrado decía: *".. .tan pronto como se pueda".*

A las 0830 el «Lion» gobernaba al Rv 140°; ocho minutos después Beatty ordenaba caer al Rv 130° e impaciente pedía 28 nudos. Sabiendo que sus dos unidades de la 2ª escuadra no podrían conservar el puesto, para alentar al personal de máquinas a dar más de lo que habían dado en las pruebas, felicitaba al más lento, que era el «Indomitable», por el esfuerzo que ya venía haciendo.

XI.-Combate de persecución y duelo de grueso calibre

A las 0852 Beatty señalaba que debía navegarse a 29 nudos, manteniendo sus buques mayores la línea de marcación que permitiese apuntar con las torres popeles. Cuando la distancia telemétrica tomada al «Blücher» desde el «Lion» llegó a 18 Km, desde éste se empezó a dispararle alternativamente con un cañón de proa, a fin de encontrar el alcance real con respecto al 4° numeral de Hipper. Indica Marder que sólo algunos cruceros de batalla ingleses habían tirado, en pruebas experimentales, a una distancia máxima de 15 Km; por ello, esta exigencia resultaría de difícil realización para sus artilleros [21].

Uno a uno, y con cierto intervalo entre ellos, pudieron los primeros cuatro cruceros de batalla de Albión ir entrando en alcance [21] con la retaguardia enemiga, lográndolo poco antes de las 0900 el «Lion», a las 0920 el «Tiger», a las 0930 casi juntos el «P. Royal» y el «New Zealand», quedando el «Indomitable» tan rezagado que hasta poco antes de las 1100 no pudo emplear su artillería pesada, o sea cuando se rompió el contacto entre los núcleos.

Hipper, a las 0909, ordenó a su línea *"Abrir el fuego",* pero molestaba tanto el humo que el viento llevaba hacia los blancos ingleses, que recién a las 0912 pudo hacerlo el «Derfflinger», a las 0918 el «Blücher», a las 0919 el «Seydlitz» y a las 0920 el «Moltke».

En esos momentos, pareciéndole a Beatty inminente un ataque de los DDs. germanos [22], ordenó a los propios tomar estaciones a proa del

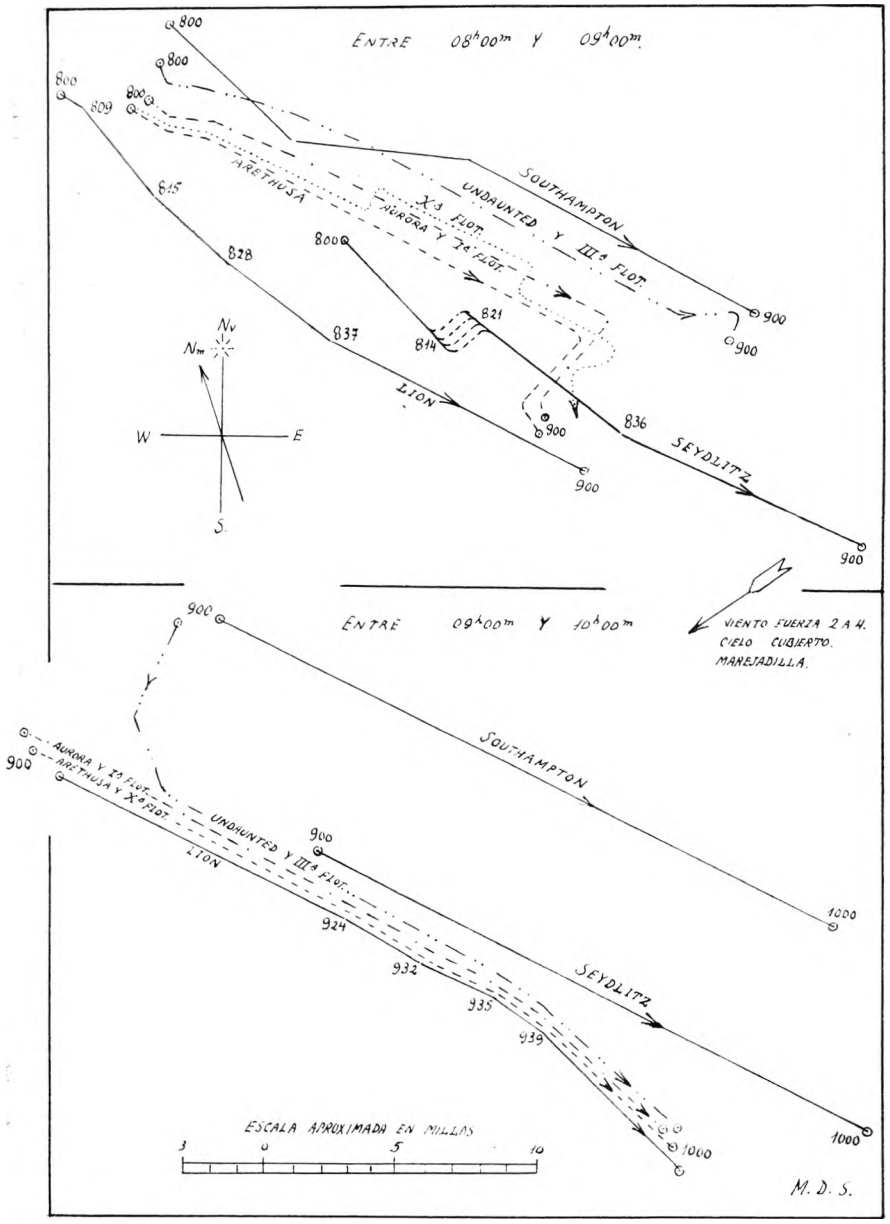
21 Los máximos alcances permitidos por los montajes eran:

Artillería británica de	13,5":	20,7	Km
	12":	16,2	Km
Artillería alemana „	12":	19,4	Km
	11":	18,3	Km
	8,2":	15,5	Km

22 Los DDs. alemanes más antiguos a carbón habían comenzado a retrasarse.

GRÁFICO Nº 3

POSICIONES Y DERROTAS APROXIMADAS ENTRE 08h00m Y 10h00m.



«Lion» a velocidad máxima. Como éstos navegaban abiertos sobre el flanco izquierdo casi por la aleta del B.I., con sus respectivos cruceros ligeros conductores, salvo la III flotilla, como a 6 millas por el través, mientras la 1ª escuadra de buques capitales llevase 28 nudos, sólo los del tipo "M" tendrían cierta reserva para intentar con dificultad cumplir la orden. Las aguas revueltas por las hélices de los más avanzados, seguramente reducirían la velocidad entre 2 a 3 nudos. El comodoro Tyrwhitt había resuelto, para no molestar con la humareda la puntería a sus propias naves mayores, evitar ganarles la proa (ver gráfico N° 3)-

Al comenzar el «Tiger» a tirarle al «Blücher», el «Lion» centró su puntería sobre el «Derfflinger». Cinco minutos después el B.I. británico observaba un incendio espectacular estallado sobre su nuevo blanco, el que impresionó a los ingleses como originando efectivos daños, pero sus consecuencias no fueron serias. A pesar de que el «Lion» tuvo el tiro centrado, por carecer de director de fuego y dada la distancia los piques tenían gran dispersión, debido a lo cual sólo una vez fue tocado el «Derfflinger». Sin embargo, los tiros cortos provocaron en ese sólido casco, al saltar algunos remaches, filtraciones de agua salada que obligaron a carenarlo en seguida del combate.

A las 0935 los cuatro cruceros de batalla más adelantados de Beatty estuvieron en condiciones de batir en conjunto a los respectivos congéneres de Hipper. Por eso, desde el «Lion» se ordenó: *"Empeñarse con los correspondientes buques de la línea enemiga",* a fin de que los numerales de igual característica fuesen los enfrentados. El comandante del «Tiger» [23], creyendo que el «Indomitable» había entrado en distancia, interpretó que siendo mayor el número de tiradores que los blancos, a su buque le correspondía concentrar el fuego sobre el «Seydlitz:». Por eso el «Moltke» quedó sin ser batido. Además, debido a que el humo molestaba muchísimo el control de las salvas, el numeral 2 de Beatty debió confundir sus piques con los del «Lion», creyendo tener su tiro centrado, pues según observación de las fuerzas ligeras británicas en distancia las rosas del «Tiger» cayeron siempre largas.

En esta parte del combate, como también a los alemanes la humareda les cortinaba los blancos, excepto el «Lion», los tres cruceros pesados más adelantados de Hipper concentraron su tiro sobre él, que para eludir los impactos comenzó a zigzaguear. Entre las 0921 y las 0945 tres proyectiles lo alcanzaron. El buque se salvó de un tremendo daño por obra del azar, pues uno de ellos, de 4", llegó hasta el techo de la

23 Según Marder, en esa época Beatty no consideró al comandante del «Tiger» como al ideal del oficial superior para ocupar ese cargo. Esta unidad tampoco pudo tripularse con personal seleccionado. FILSON YOUNG comenta que la incorporación del «Tiger», por la escasa preparación y adiestramiento que tenía para actuar en la linea con sus demás congéneres, fue causa de ansiedad y preocupación constante para Beatty. No es de extrañar esto en una nave recién comisionada, máxime teniendo en cuenta lo indicado respecto a su dotación.

santabárbara, sin penetrar en ella por haberse quebrado el proyectil y fallarle la espoleta. Cinco minutos después, el «Lion» alcanzó al «Seydlitz» con un impacto verdaderamente destructor. Aunque la granada [24] no alcanzó a perforar la barbeta acorazada de 9,7" de la última torre popel, al explotar, algunos pedazos candentes de la chapa acorazada pulverizada saltaron hacia la cámara alta, incendiando los saquetes de pólvora lista del aprovisionamiento, los que propagaron sus llamas por cuanto pasaje libre encontraron. La dotación de servicio, asfixiándose por la excesiva presión de los gases y quemándose viva a medida que intentaba refugiarse en la torre contigua, veía cómo también el fuego se propagaba a toda la pólvora allí dispuesta en camino de alimentar los disparos. La toldilla del «Seydlitz» estaba completamente incendiada y las llamas salían al exterior elevándose sobre la cubierta en varias decenas de metros. El jefe de artillería del B.I. de Hipper, esperando la voladura, ordenó al resto de sus torres: *"Fuego rápido",* llegando a disparar salvas de tres cañones con intervalo de 10 segundos [25], clara demostración del excelente adiestramiento alcanzado. Esta unidad se salvó de una infernal voladura gracias a la rápida decisión y presencia de ánimo del capitán de corbeta Hagedorn [26], quien dirigiendo a tres suboficiales del control de averías pudo inundar las SS.BB. de las torres popeles. Pero de los 159 hombres que las servían en combate, nadie sobrevivió. En forma tan rápida y asfixiante actuaban los gases, que a través de las tuberías de ventilación llegaron hasta la sala de máquinas de popa del «Seydlitz», obligando por un momento a desalojarla.

Comprobando Beatty, poco antes de las 0940, que sus DDs. no podrían avanzar a tiempo para oponerse al ataque de los del enemigo, decidió aumentar distancia abriéndose por giro de dos cuartas. A las 0953 el «Lion» redujo la velocidad a 24 nudos; aunque el «Tiger» conservaba el puesto, el «P. Royal» se venía retrasando y era mayor aún el espacio de mar entre éste y el «New Zealand», para no citar al «Indomitable», que venía mucho más rezagado.

A las 0954 dos impactos alcanzaron el castillo del «Lion», dejando

24 Si en esa época la munición británica de grueso calibre hubiese sido más eficaz para perforar corazas con cualquier ángulo de incidencia, llevando espoletas de acción retardada, y explosivos algo más estables que la lidita o más poderosos que la pólvora negra, que usaban como carga interna algunos proyectiles ingleses perforantes, pero también con idéntico o superior poder rompedor que el trotyl, quizás el «Seydlitz» hubiese volado el 24 de enero de 1915 al explotar sus SS.BB., como lo hicieron en Jutlandia el «Q. Mary», el «Indefatigable» y el «Invincible», a pesar de que la pólvora de las cargas impulsivas británicas era más sensible a deflagrar a la intemperie que la alemana.

25 Según GROOS, durante la acción el «Seydlitz» gastó 466 proyectiles de grueso calibre, el «Moltke» 276, el «Derfflinger» 234, sin poderse conocer los consumidos por el «Blücher»; contra 243, 225, 271 y 139 disparados por el «Lion», el «Tiger», el «P. Royal»», y el «N. Zealand», respectivamente.

26 Era el segundo comandante del «Seydlitz».

por mi corto tiempo fuera de acción su torre N° 1. A las 1001 otro impacto ocasionó, por inundaciones, la puesta fuera de servicio de dos dínamos. A las 1004 el «Lion» aumentaba su velocidad a 26 nudos, ordenándole al «Arethusa»: "*Destroyers atacar a los destroyers enemigos».* Desde el «Lion» y el «Tiger» se abrió fuego de barrera con las baterías secundarias para obstaculizar el avance de los DDs. germanos; según el parte del comando ingles, a raíz de esto los torpederos alemanes no avanzaron. La causa de que Hipper haya anulado este ataque se debió al terrible incendio estallado en la toldilla de su B.I.

En la línea germana, fuera del pavoroso incendio en la toldilla del «Seydlitz» y las fuertes bajas consiguientes, que afectaban algo su capacidad ofensiva pero no sus partes vitales defensivas, el numeral más castigado era el «Blücher». En los 20 minutos que lo batió el «Lion», éste le acertó una vez; mientras le tiró el «Tiger» no hizo impacto alguno, pero el «P. Royal» en unos diez minutos de fuego, al alcanzarlo dos veces, le anuló dos torres de 8,2", provocándole tales perjuicios en calderas que tuvo necesidad de bajar la velocidad a 17 nudos[27]. Dado que nos faltan datos, no podemos indicar los daños que le ocasionó el «New Zealand», pero Lord Beatty decía en su informe que ya a las 0945 el «Blücher» mostraba signos externos de haber recibido severo castigo.

A las 1018 dos proyectiles de 12" del «Derfflinger» alcanzaron al «Lion». Uno, perforando la coraza a la altura de la flotación, terminó explotando en una carbonera de la banda de babor, originando entrada de agua de mar; idénticamente el otro, dando en la cámara de torpedos, provocó la inundación de todos los compartimientos contiguos hasta la cubierta principal. Diez minutos después Beatty ordenó a sus buques capitales: "*Formar línea de marcación N.N.W. y proceder a máxima velocidad*". Para cerrar distancia, a las 1035 y 1045 cayó por giros simultáneos de a una cuarta por vez. A las 1047, debido a que su B.L comenzaba a retrasarse, transmitió a su línea: "*Cerrarse rápidamente sobre el enemigo, manteniendo todos los cañones apuntados".* A las 1048, observando que el «Blücher» se abría de la línea cayendo al Norte y que el «Indomitable» entraba en distancia, le ordenó: "*Atacar al enemigo gobernando hacia al Norte".* (Ver gráfico N° 4).

Entre las 1030 y 1051 el «Lion» recibió varios impactos más. Uno de ellos, al provocar la entrada de agua salada al tanque de alimentación de calderas de babor, que fue perforado por esquirlas, obligó a parar las turbinas propulsoras de la misma banda. Poco después no podría

27 Según GROOS, el sistema de aprovisionamiento de la munición de grueso calibre del «Blücher» era un diseño experimental bastante defectuoso, consistiendo en un carril que unía las dos torres, lo cual facilitaría el estrago al encenderse todo ese conjunto de cargas impulsivas en camino de alimentar los disparos.

dar más de 15 nudos, mientras un incendio declarado en la santabárbara de la torre N° 1 mantendría preocupado a su comandante [28].

Imposibilitado el B.I. de mantenerse a proa de la línea [29], ya el último dínamo en servicio dejaba de trabajar, apagándose todas las luces y quedando anulada la estación de R.T. por falta de energía. Con una escora de 10° a babor y habiéndole quedado sanas sólo dos drizas para señalar, encontrándose a las 1054 completamente a retaguardia de sus congéneres, desde el «Lion» se avistó como a una milla por la amura de estribor una estela aparentemente dejada por un periscopio. Suponiendo Beatty que la zona estuviese infestada de Ss. al acecho, ordenó a sus buques capitales caer a un tiempo 90° a babor. Luego, pensando evitar cortar la estela dejada después de esta caída por las fuerzas ligeras oponentes, que se creía llevasen minas para lanzar, izó: *"Rv N.E",* simultáneamente con otra señal que significaba: *"Atacar la retaguardia enemiga"*.

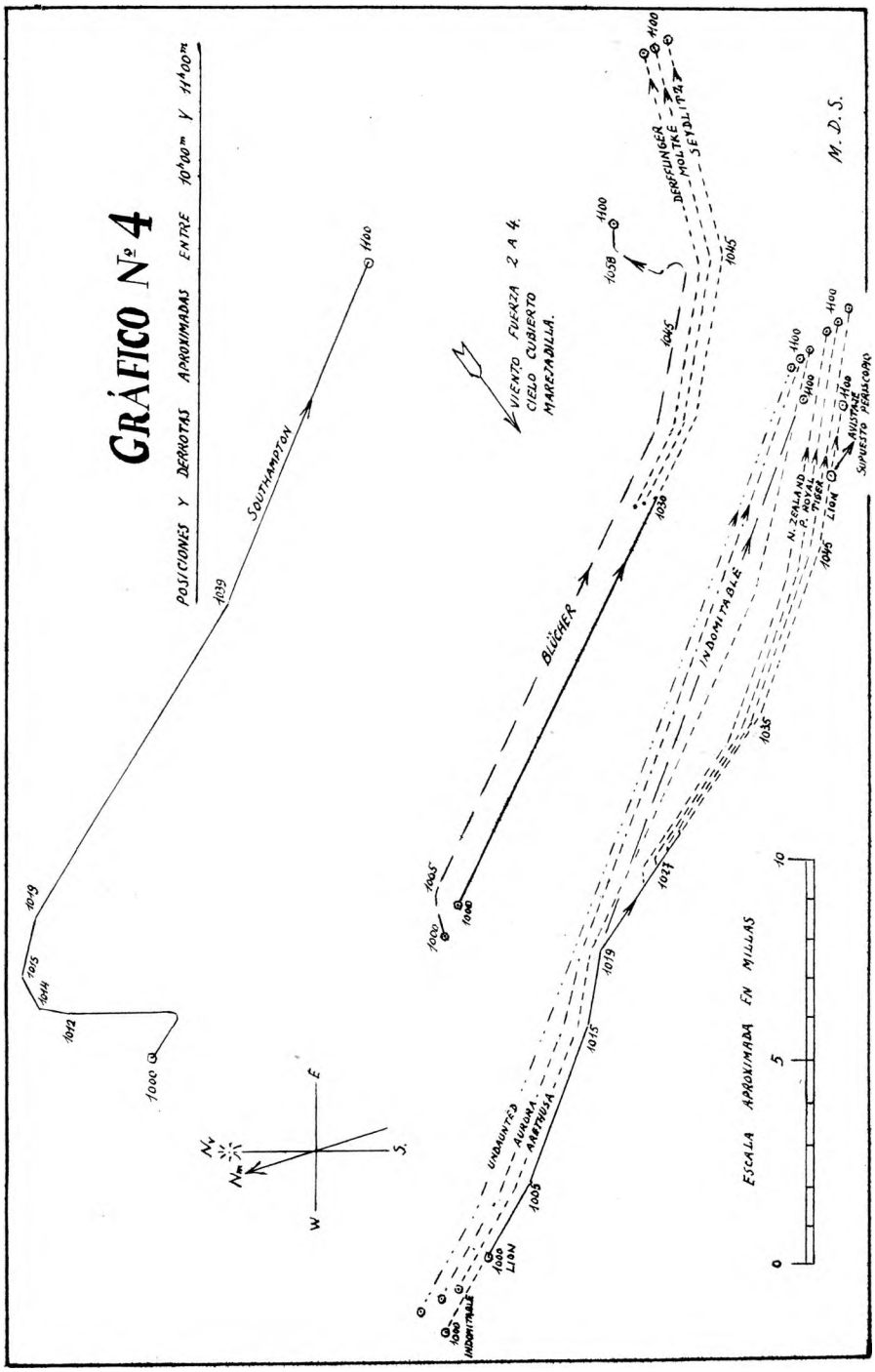
Esta caída a babor constituyó un error de apreciación, que unido a otro en la señalación [30] provocaría la suspensión de la caza. Ni Moore, desde el «New Zealand», ni los otros comandantes de los matalotes más adelantados, supieron que la caída de 90° a babor era provocada por el avistaje de un periscopio [31]. Flameando en las únicas drizas disponibles del «Lion», en una "*Atacar la retaguardia enemiga"* y en la otra el gallardete de *compás* (rumbo) seguido de otra letra, cuyo significado de ser izado aislado era *Rumbo N.E.,* pero al lado de otra señalando un lugar geográfico tendría que leerse como *Marcación N.E.,* al arriarse nadie dudó en interpretar la orden así: "*Atacar la retaguardia enemiga en la marcación N.E."* [30], que prácticamente era la que tenía el «Blücher» desde el B.I. de Moore. Así fue cómo la agrupación pesada británica abandonó la caza sobre el objetivo principal para caer sobre el numeral 4 de Hipper.

28 Era el capitán de navío E. Ghatfield, consagrado oficial artillero que fue siempre el comandante de bandera, de Lord Beatty. Chatfielcl alcanzó el grado de almirante de flota, ocupando poco antes de comenzar el segundo conflicto mundial el cargo de ministro coordinador de Defensa.

29 Desde las 1045 el «Lion» comenzó a perder velocidad y a las 1047 el «Tiger» lo sobrepasaba.

30 Indica el almirante británico Bacon que, de haberse usado el gallardete *azul* —de giros—, en lugar del de *compás* —de rumbos—, se hubiese evitado confundir marcaciones con rumbos. (Artículo del teniente U.S.N. SIDNEY BALLOU titulado: *Coinunicacxones defectuosas* del "Proceedings", aparecido en traducción castellana en la "R. P. N." de noviembre-diciembre 1930). MARDER, a su vez, cita al responsable, que fue el oficial de señales de Lord Beatty, teniente Ralph Seymour, como un ejemplo de falta de adoctrinamiento.

31 Los británicos usaban un gallardete de emergencia para indicar presencia de Ss., llamado *verde;* suponemos que no se lo izó en el « Lion* por falta de drizas. Como no hubo SS. en la zona, al salto de uno de los torpedos alemanes pudo habérselo tomado como estela de periscopio.


GRÁFICO Nº 4
POSICIONES Y DERROTAS APROXIMADAS ENTRE 10h00m Y 11h00m
SOUTHAMPTON
1100
1039
1019
1015
1014
1012
1000
VIENTO FUERZA 2 A 4.
CIELO CUBIERTO
MAREJADILLA.
BLÜCHER
1038
1045
DERFFLINGER
MOLTKE
SEYDLITZ
1100
1035
INDOMITABLE
1027
1019
1015
1005
UNDAUNTED
AURORA
ARETHUSA
LION
N. ZEALAND
P. ROYAL
TIGER
AUSTRIA
SUPUESTO PARACORO
ESCALA APROXIMADA EN MILLAS
0
5
10
M. D. S.

Con toda la información que no poseían en el fragor de la lucha aquellos comandos, hoy pensamos que, después del despacho de Beatty de las 1047, hubiese bastado delegar el mando en el contraalmirante Moore. Sin embargo, como cita Marder, parece que el código de señales de combate usado por los ingleses no tenía la señal apropiada, pues pocos días después se agregaron: 1) "Empeñarse con el enemigo más cerrado"; 2) "El C. en J. delega el comando"; 3) "El oficial en comando que hace la señal ha quedado imposibilitado"; 4) "El C. en J. reasume el comando"; 5) "El almirante está imposibilitado de señalar por R.T."

Además, no debemos olvidar que apenas nueve días antes el contraalmirante Moore había tomado el comando de la 2ª escuadra, y dado el espíritu combativo de Lord Beatty, unido al sentido de lealtad que siempre preconizó entre sus subordinados, pensando que quizás la falla en la propulsión de su B.I. podría superarse —recién a las 1105 se informó de su imposibilidad— no haya deseado delegar el comando mientras pudiese ejercerlo.

Refiere Marder que en el puente alto de gobierno del «Lion» el oficial de operaciones, capitán de fragata Plunkett Drax, le decía a Beatty, que azorado observaba el alejamiento de sus cruceros de batalla del objetivo principal: "Tendríamos que usar la señal de Nelson: *Empeñarse con el enemigo lo más cerrado posible"*. No encontrándose ya en el código las banderas con ese significado, la más parecida hallada fue: *r'Mantenerse cerca del enemigo"* que, izada a las 1107, por la distancia y la forma de flamear no pudo ser interpretada. Mientras tanto, Beatty ordenaba a Tyrwhitt formar cortina antisubmarina sobre su dañado B.I.

Después de un acosamiento artillero superfluo sobre el «Blücher», que parecía haber arriado su pabellón, a las 1145 Moore ordenó a sus cruceros de batalla suspender el fuego (ver gráfico N° 5). El contraalmirante inglés pensaba reemprender la caza dejando a Tyrwhitt la tarea de finalizar con el crucero enemigo. Pero apreciando —como lo haría Beatty poco después— que se tardaría como dos horas más para alcanzar a Hipper, y además, hallándose a unas 80 millas de Heligoland y conociéndose la salida de la Flota de Alta Mar, el esfuerzo sería vano. Por ello, decidió volver hacia el «Lion», de cuya suerte nada sabía.

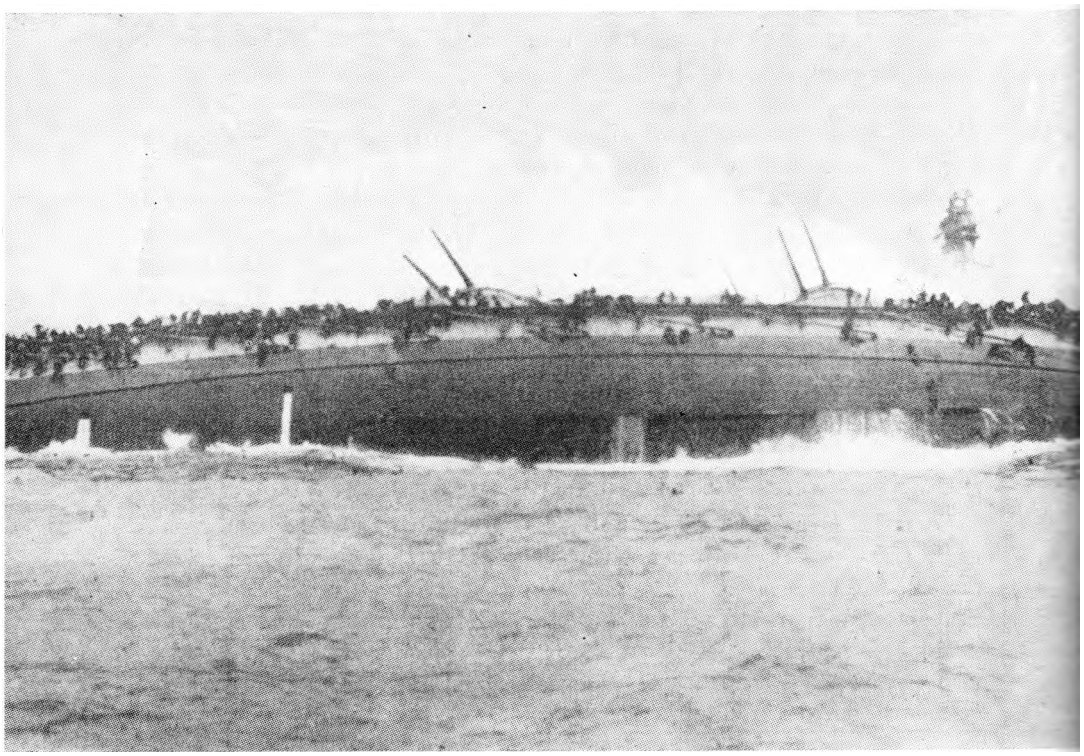
A las 1135 Lord Beatty se había embarcado con su oficial de señales en el DD. «Attack», que a máxima velocidad consiguió estar al costado del «P. Royal» a las 1220, donde trasbordó al vicealmirante. Éste, luego de comprender, como Moore, que no podría continuar la persecución, decidió el regreso.

XII.-El fin del «Blücher»

Mientras el «Arethusa» y varios DDs. le disparaban al agonizante crucero pesado alemán varios torpedos, el «Meteor» recibió un impacto

de 8,2" que al explotar en sus calderas ocasionó varias bajas mortales y dejó a la osada N.C. de la X flotilla sin vapor para mover sus turbinas. El «Blücher», al garete, muy escorado a babor y con las superestructuras demolidas, ardía de proa a popa. Sus hombres sobrevivientes, esperando el fin, se apiñaban sobre la banda de estribor, tomándose de las deshechas redes antitorpedos y planchas del costado, ya más cerca de la horizontal que la misma cubierta, tal como lo mostraba la fotografía que horas después pudo ver el público británico en el "Daily Mail". Los contricantes de la Armada Real iban a salvarlos de una muerte segura al caer sobre las aguas excesivamente frías, cuando a las 1213 el buque pegó una voltereta flotando quilla arriba todavía algunos minutos. Embarcaciones menores del «Arethusa», apoyadas por DDs., rescatarían algo menos de un cuarto de millar de heroicos marinos germanos, incluso al comandante Erdmann, quien tampoco sobreviviría a su nave, atacado por una pulmonía a raíz del frío soportado al caer al mar.

De no haber sido por el hidroavión alemán N° 83, que imposibilitó el salvamento lanzando bombas, seguramente porque al salir de entre



Fotografía aparecida en el "Daily Mail" del "Blücher" hundiéndose.

las nubes supuso que los náufragos eran británicos, se hubiese podido rescatar más hombres. A raíz de este hecho, y como había aparecido el dirigible "L-5", que podría repetir lo del hidroavión, a su pesar Tyrwhitt decidió dar fin al salvamento.

Así terminó su existencia este crucero pesado de la Armada Imperial Alemana, defendiéndolo sus hombres con tenaz valentía hasta que zozobró vencido por fuerzas más poderosas. El historiador británico Sir Julián Corbett, al referirse a la actuación de su heroica dotación, elogió su comportamiento indicando que como ejemplo de disciplina, intrepidez y espíritu combativo el hecho pocas veces fue superado en los anales navales.

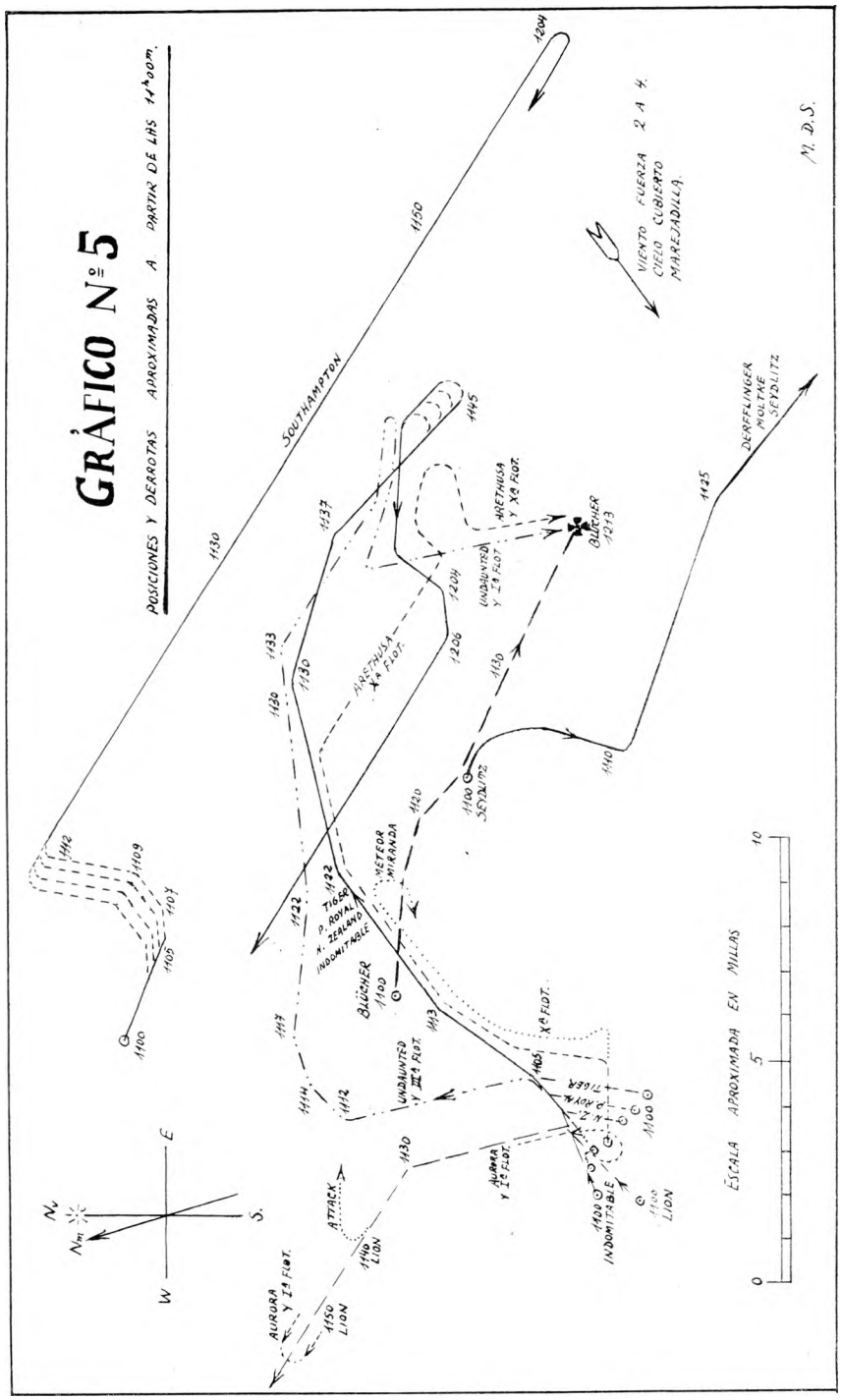
XIII. - Retirada de Hipper; conclusiones británicas y alemanas

A las 1100 la fuerza de Hipper lograba zafarse, buscando la protecí ción de sus costas. Tal cual estaba previsto en el R.T. de las 0925 del 23 de enero, al atardecer regresaba al Jade, pero sin el «Blücher». El vicealmirante von Lans, con algunos buques capitales y fuerzas ligeras de la Flota de Alta Mar, la esperó algo al W. del paso de Nordeney. Poco después, los cruceros y DDs. que habían combatido por la mañana se cruzaban con el «Deutschland», pre-*dreadnought* que provisionalmente izaba la insignia del vicealmirante von Ingenohl; desde allí se ordenó a toda la flota vitoriar el paso de los combatientes con tres *hurrahs* en su honor.

Los alemanes, habiendo luchado contra una agrupación más numerosa, creían de bnena fe, por las razones que damos al final del capítulo XVI, haber cambiado un buque inferior como el «Blücher» por el «Tiger», más moderno y poderoso. Esta apreciación del bando teutón no estuvo tan mal encaminada, pues el «Lion» había sido anulado como unidad combatiente.

Llama la atención que el B.I. británico no sufriese mayores daños materiales o bajas en su personal, pura obra del azar, a nuestro modo de ver, pues habiendo sido tocado por 16 impactos de grueso calibre —no nos ha sido posible averiguar el número exacto de 12", 11" u 8,2" que recibió, aunque la mayoría fueron de 11" lanzados desde el «Seydlitz» y el «Moltke»— pudo regresar a su apostadero y ninguno de sus once hombres heridos lo fue mortalmente. El «Tiger», que aproximadamente entre las 1038 y las 1100 recibió como seis impactos, posiblemente del «Moltke», que fue quien por más tiempo le tiró, fuera de diez muertos y ocho heridos, en el material no sufrió daños serios.

Al no quedar más afectados por averías irreparables ni el «Lion» ni el «Tiger», únicos buques capitales ingleses con daños, no se evidencia-


GRÁFICO Nº 5
POSICIONES Y DERROTAS APROXIMADAS A PARTIR DE LAS 11h00m.
SOUTHAMPTON
1200
1150
1145
1140
1137
1135
1133
1130
1125
1122
1120
1117
1115
1112
1110
1109
1107
1105
1100
DERFFLINGER
MOLTKE
SEYDLITZ
M. D. S.
VIENTO FUERZA 2 A 4.
CIELO CUBIERTO
MAREJADILLA
PRINCE ROYAL
N. ZEALAND
INDOMITABLE
1100
1122
T1668
WESTFOR
MIRANDA
BLÜCHER
1100
1213
1204
1206
1130
ARETHUSA
Y 1ª FLOT.
UNDAUNTED
Y 2ª FLOT.
Y 3ª FLOT.
Y 4ª FLOT.
AURORA
Y 2ª FLOT.
ATTACK
1140
LION
1150
LION
1100
SEYDLITZ
1140
1100
INDOMITABLE
1100
LION
ESCALA APROXIMADA EN MILLAS
0
5
10
N
S.
E
W
Nm

ron en el combate tres puntos débiles que tenían los cruceros de batalla de Albión: lo endeble de su protección, sobre todo horizontal, y lo inferior de la munición de grueso calibre para perforar corazas y luego producir daños, comparados ambos aspectos con los diseños alemanes. Finalmente, la necesidad de extremar las medidas de seguridad para evitar incendios en las pólvoras acumuladas en cadenas de aprovisionamiento, que podían ser fatales al propagarse hasta las SS.BB. Por lo que llamamos aparente obra del azar, a pesar de que el «Lion» necesitó varias semanas de reparaciones, y también confundidos los británicos por los espectaculares incendios observados en el «Seydlitz», el «Derfflinger» y el «Blücher», llegaron a la conclusión de que la técnica alemana en estos diseños no era superior a la propia, lo que confirmó Mr. Churchill en frases pronunciadas en la Cámara de los Comunes a raíz de este combate[32]. Si los ingleses hubiesen podido conocer el exacto castigo recibido por el «Seydlitz» y el «Derfflinger», ya que el «Blücher» no era un verdadero crucero de batalla, su opinión en aquellos días hubiese variado. Tampoco los alemanes pudieron deducir de este encuentro la superioridad de sus diseños.

Lord Beatty apreció que la victoria se le había escapado a su bando por el abandono de la caza, aunque con su innata lealtad para con sus subordinados oficialmente se hizo responsable de todo lo ocurrido. Al opinar sobre la capacidad artillera enemiga dijo: "*... sus cañones son buenos, la dispersión en salva muy cerrada, la puntería excelente, pero sus proyectiles no son buenos",* agregando en su informe a Jellicoe estar seguro de que, con respecto a munición, la Armada británica estaba en mejores condiciones [33] La comparación de la capacidad para provocar daños de ambas municiones había sido juzgada olvidándose del significado que tiene en el combate naval el factor azar; recién un año y cuatro meses más tarde, después de la batalla de Jutlandia, se comprobarían las ventajas en la concepción técnica a favor de los alemanes, que con toda razón hemos registrado en el cuadro *"C"* al hacer el balance de potencias relativas. Precisa información que en aquel entonces hubo necesidad de probar en dos batallas para ser relativamente apreciada, y que recién al final de la misma guerra, cuando se la conoció mejor, permitió palpar la superioridad técnica indudable de los diseños alemanes.

XIV. - Salvamento del «Lion» y del destructor «Meteor»

Al alcanzar los cruceros de batalla al «Lyon», éste navegaba a 12 nudos, impulsado sólo por sus máquinas de estribor. Para escoltarlo,

32 Obras de GROOS y de R. BERNOTTI (pág. 426), citadas en la Bibliografía.

33 Tomo II, capítulo VII, de la obra de MARDER citada en la Bibliografía.

Beatty solicitó a su C. en J. una flotilla de DDs. pudiendo así enviar a la fuerza de Harwich para atacar en la oscuridad a la flota alemana de alta mar, que se creía saldría en apoyo de la agrupación de Hipper.

Pasadas las 1500, el «Lion» quedó al garete, siendo necesario que el «Indomitable» lo tomase a remolque. Jellicoe destacó la IV flotilla, pero a las 1600, estando en contacto visual con los cruceros de batalla y comprendiendo cuál era el verdadero estado del «Lion», de acuerdo con el comandante de esa fuerza dejó sin efecto la idea de enviar a Tyrwhitt hacia Heligoland. Además, otros cruceros cubrieron por el Este el lento desplazamiento del B.I. de Beatty a remolque del «Indomitable», lo que se hizo con grandes precauciones, para evitar ataques de Ss. o fuerzas ligeras enemigas, navegando a escasos 7 nudos, sin poder contar la gente del «Lion» con estufas para calentar los ambientes excesivamente fríos y húmedos existentes en cámaras, sollados y pasadizos, en dos interminables noches de invierno y durante 38 horas en las que hasta las bebidas y comidas que podía consumir su dotación tenían la misma frigidez del buque. Aún impregnado de olor a gases de altos explosivos o cordita y a pintura chamuscada; así, lleno de heridas, con la suciedad que dejan los zafarranchos prolongados en hombres y locales, sin poder escuchar un solo zumbido de motores en máquinas, calderas, cuartos de dínamos o estaciones de artillería, gobierno o comunicaciones, pero con toda su dotación viva, lograba el dañado «Lion» fondear en el Forth en el frío y neblinoso amanecer del 26 de enero de 1915, a los acordes del *Rule Britannia.* Su plana mayor y su tripulación habían cumplido la tarea con el coraje atribuido al felino cuyo nombre ostentaba como símbolo del espíritu tenaz del pueblo británico, tan bien representado por la gallarda figura combativa del vicealmirante Sir David Beatty.

El DD. «Meteor» regresó al Humber, remolcado por el «Liberty», pero, a diferencia del «Lion», con algunos tripulantes muertos, lo mismo que el «Tiger».

XV. - Bajas y daños materiales, victoria parcial británica, relevos después del combate y medidas tomadas como enseñanzas

Como resultado del encuentro, las bajas fueron: del «Blücher», como 700 desaparecidos, algo más de 200 rescatados y hechos prisioneros; del «Kolberg», 3 muertos y 2 heridos; del «Seydlitz», 159 muertos y 33 heridos; del «Lion», 11 heridos; del «Tiger«, 10 muertos, entre ellos un oficial superior del E.M. de Beatty, y 8 heridos; y del «Meteor», 4 muertos y 2 heridos. Los daños materiales fueron: hundido el «Blücher», des-

pués de recibir como 70 impactos de todos los calibres y varios de torpedos; el «Seydlitz»,, con 3 impactos de grueso calibre que le anularon el 40 % de su artillería principal, quedando en reparaciones hasta el mes de abril; el «Derfflinger», un impacto de grueso calibre con menores averías en un túnel junto a calderas; el «Lion», con 16 impactos de grueso calibre, que lo obligaron a dejar la linea y, luego de ser remolcado, permanecer varias semanas en reparaciones; el «Tiger», con 6 impactos de grueso calibre que no afectaron partes vitales; el «Aurora», tocado por 3 impactos de 4,1 sin consecuencias, y el «Meteor», que recibió un impacto de 8,2" que lo dejó con averías en calderas y sin propulsión.

Atento a los datos anteriores, técnicamente el combate resultó una victoria parcial británica. El primer consejero naval, almirante Fisher, al comprobar lo pobre que había resultado el tiro de sus cruceros de batalla y la suspensión de la caza que las circunstancias llevaron a efectuar al contraalmirante Moore, quedó poco satisfecho, y buscó darle otro destino a este oficial superior.

En el bando alemán, al comenzar febrero serían relevados el vicealmirante von Ingenohl y su J.E.M., encontrándoselos responsables de no haber tomado a tiempo medidas para apoyar a Hipper y por haberse radiado al aire el plan completo de la operación de avance de las fuerzas de exploración.

De los daños ocasionados al «Seydlitz» por un solo impacto de 13,5", que costó la vida de 159 hombres en las dos torres popeles de 11" y la casi voladura del buque, sacaron los alemanes excelentes conclusiones. Las medidas adoptadas darían su fruto un año y medio después, en el encuentro de Jutlandia. Así se corrigieron los peligros de incendio capaces de propagarse a través de las cargas de pólvora del aprovisionamiento, estableciendo en las torres etapas entre compartimientos mediante la instalación de para llamas que no dejaran conductos libres a las lenguas de fuego y cubriendo los saquetes con envases livianos, como también dictando órdenes de seguridad que impidiesen acumular fuera de las SS.BB. más cargas que las mínimas necesarias para alimentar el ritmo normal de las salvas. Gracias a estas reformas y precauciones, muy inteligentemente aplicadas, la flota alemana de alta mar no sufrió las voladuras instantáneas que tuvieron más tarde los ingleses en la batalla del 31 de mayo de 1916.

Los británicos, en base a las enseñanzas obtenidas, dispusieron las siguientes medidas:

1) Insistir en que las órdenes para la distribución del fuego tenían como objetivo principal no dejar de batir buque alguno de la línea enemiga.

2) Acelerar la instalación de directores de fuego en los cruceros de batalla, pues sólo el «Tiger» lo tenía para su artillería de grueso calibre.

3) Subsanar los defectos de comunicaciones, agregando una estación R.T. auxiliar y efectuándose los agregados al Libro de Señales de Combate que ya citamos en el capítulo XI.

4) El Almirantazgo llegó a la conclusión de que las bases de la Gran Flota en el Norte de Escocia resultaban muy alejadas, y aunque Lord Fisher fue partidario de trasladar los cruceros de batalla al Humber y el resto de la Gran Flota a Rosyth, ello no se llevó a cabo por la solidaria oposición de Jellicoe y Beatty.

XVI. - Algunos comentarios críticos a los acaecimientos del combate

Las fuerzas ligeras británicas, en la persecución, no pudieron ser una amenaza para los cruceros pesados de Hipper. Tampoco logró la agrupación de Harwich, que llevaba todos los DDs., mantenerse a vanguardia de sus cruceros de batalla para contraatacar a los similares del enemigo si intentaban acercarse para lanzar torpedos. Al verse obligado Lord Beatty a usar la velocidad táctica de su primera escuadra de unidades capitales, no les quedó a las flotillas I y III reserva en velocidad de flanco y ni la X, que era más veloz y estaba más adelantada, pudo contar con la adecuada para avanzar a la vanguardia cuando Beatty se lo requirió (ver gráficos 2 y 3). Quizás ello sucedió porque éste no quiso subordinar el excelente andar del «Lion», del «Tiger» y del «P. Royal» a la servidumbre en velocidad de su segunda escuadra y menos a la de sus más lentos DDs. Sin embargo, de acuerdo con el balance del poder relativo, el correcto juicio profesional indicaba la necesidad de tener a sus DDs. mejor ubicados para el contraataque al iniciarse la caza. Como el grupo de cruceros ligeros de Goodenough tenía asignada y ocupada una estación algo avanzada sobre el flanco izquierdo, cuando a las 0730 se ordena dar cazar a los 170° magnéticos y a los DDs. estacionarse a tres millas a proa del «Lion», hubiese sido factible en ese momento complementar la orden señalándoles estaciones al «Aurora» y al «Undauted» con sus flotillas I y III, a fin de que éstos, antes de cortar la proa del B.I. inglés, ocupasen el flanco derecho avanzado y luego anunciar cada cambio de rumbo y velocidad del «Lion», para facilitar la ubicación de las fuerzas ligeras. Difícil opción para un comandante táctico como Beatty, que para conducir las fuerzas en la acción prefería dejar más la iniciativa en manos de los subordinados. Como por ello la agrupación de Harwich no pudo ocupar a tiempo en el despliegue tan improvisado la posición táctica ideal, cubriendo ambos flancos avanzados, Tyrwhitt poco después de las 0742 (ver gráfico N° 2)

se encontró con sus tres cruceros ligeros y 35 DDs. totalmente agrupados sobre el flanco izquierdo de la línea de combate propia, y cuando con ese excesivo conjunto de buques quiso ganar la proa de su núcleo, era tarde para no interferir con sus humos el plano de tiro de la propia artillería de grueso calibre. Como de acuerdo con la velocidad y dirección del viento le quedaba vedado ganar el sector de vanguardia más próximo para no tapar completamente la visión hacia el enemigo de los propios buques capitales, no le quedó otro recurso que ganar la aleta de babor del «Lion».

Por la impulsiva decisión de Beatty de usar la máxima velocidad de su primera escuadra de cruceros de batalla, su línea se vio privada de la superioridad que tenía en número de bocas de fuego de grueso calibre y al desaprovechar esta ventaja, el enemigo pudo anularle, antes del momento decisivo, la capacidad combativa del «Lion».

En cambio, las fuerzas ligeras de Hipper, ubicadas a proa de la línea de combate inglesa, fueron para ella un peligro constante. Pero los DDs. alemanes no llevaron ataques a fondo. Aunque lanzaron cortinas de humo, suponemos que por ser la primera vez que se usaban en combate les faltó a los buques ligeros germanos la habilidad y el adiestramiento mostrados un año más tarde en la batalla de Jutlandia para tenderlas, iniciando desde atrás de ellas los ataques, lo cual —sin poder afirmarlo, pues no nos consta— suponemos fue aprendido y corregido a raíz de este encuentro por los torpederos teutones [34].

En aquel 24 de enero de 1915, dos veces la mala fortuna frenó el instinto impulsivo y combativo del almirante alemán. Minutos después de las 0940, viendo a su 4° numeral tan castigado, cuando había resuelto —según relata su primer ayudante de E.M.— virar con sus buques pesados y lanzar al ataque a sus flotillas, un solo impacto afortunado del «Lion» lo obligó a cambiar de idea, al comunicarle su comandante de bandera que su buque no contaría con las torres de toldilla y que por la entrada de 500 toneladas de agua había aumentado el calado a popa con el peligro de que la coraza de cintura quedase bajo el agua. Algo más de una hora después, cuando Hipper veía al acosado «Blücher» alejarse de su línea y decidía nuevamente lanzar sus flotillas al ataque virando con su núcleo de batalla para apoyarlas, por otro golpe de timón dado en su contra por el azar, coincidía la decisión del almirante germano con la caída a un tiempo en 90° a babor de los buques de batalla enemigos, lo que descolocaba completamente a los DDs. alema-

34 Según el artículo *La velocidad de los buques y su valor para el combate,* del capitán de fragata alemán KOEPPEN, aparecido en "Marine Rundschau" de noviembre de 1922, reproducido en castellano en la "R. P. N.", los DDs. alemanes tuvieron en la acción de Dogger Bank dificultades para mantener la velocidad con sus calderas de carbón. Además, Groos cita que sólo la V Flotilla había tenido ocasión, desde el comienzo de la guerra, de adiestrarse en lanzamiento de torpedos.

nes. Imaginamos con qué amargura, en la amplia torre de combate del «Seydlitz», habría tomado la decisión de continuar retirándose el consagrado táctico que era Hipper, cuando tuvo que dejar abandonados a su propia suerte a sus bravos subordinados que tripulaban el «Blücher». Según Waldeyer Hartz, no dejó traslucir ante los que lo rodeaban sus verdaderos sentimientos, apoyado en la seguridad y corrección de su juicio profesional, a pesar de conocerse lo camarada de sus hombres que era este gallardo jefe.

El almirante Raeder, en su libro *Mi vida,* indica que varios buques de la V flotilla trataron incesantemente de lanzar torpedos sobre sus perseguidores, pero manteniéndose esta agrupación por arriba del alcance mínimo de estas armas, podemos apreciar que así no podía presionarse a los cruceros de batalla oponentes. Coincidiendo el tiempo final de corrida de algunos torpedos lanzados por el DD. «V-5» con un incendio excesivamente llamativo estallado en el «Tiger», observado desde el «Moltke» y el mismo «V-5», se creyó acertado atribuirlo a un impacto subácueo; en realidad, se trataba de una embarcación menor incendiándose totalmente por efecto de una esquirla. Como la humareda del combate no dejaba a los observadores germanos ver con claridad la linea de barcos capitales ingleses, cuando algo más tarde el hidroavión N° 83 y el dirigible "L-5" contaron a sólo cuatro cruceros de batalla británicos presentes, en el bando de Hipper se aceptó como hundido al «Tiger».

XVII.-Conclusiones y enseñanzas estratégicas

Si bien en este combate las unidades británicas fueron más numerosas, el conjunto germano no resultó ser tan inferior. No logrando los ingleses en la difícil caza explotar la ventaja que tenían en número de cañones de grueso calibre, y habiendo hecho los alemanes más impactos mientras duró el duelo artillero de conjunto entre las 0900 y las 1100, la superioridad teórica que sobre el papel parecían tener en poder ofensivo los anglosajones no se reflejó en la disputa táctica.

En la rápida apreciación realizada por los miembros presentes del grupo operativo del Almirantazgo aquel sábado 23 de enero de 1915, no se captó cuál sería el verdadero poder ofensivo-defensivo contrapuesto entre unidades capitales. Faltando el «Queen Mary», la ventaja para obtener un triunfo decisivo sobre los cuatro cruceros pesados de Hipper resultó escasa. El «Tiger» no poseía un adiestramiento de combate aceptable. Según Marder, recién en este encuentro pudo tirar por primera vez a un blanco en movimiento. Tampoco sus otros cuatro congéneres mostraron capacidad superior a la de los alemanes para lograr impactos.

Por eso, apreciamos que los almirantes Wilson y Oliver [35] violaron el adecuado cumplimiento del principio de la información, la que hubiese sido necesario conocer mejor para determinar la factibilidad de la operación de acuerdo con los medios disponibles y los opuestos.

En cambio, según el comentario final del capítulo V, elogiamos el juicio profesional del almirante Jellicoe, pues de todos los oficiales superiores que ocupaban cargos elevados en la conducción operativa de ambos bandos, fue el mejor informado respecto de las verdaderas capacidades, tanto ofensivas como defensivas, existentes en las unidades capitales de las dos principales flotas beligerantes. De ahí su reconocida prudencia operativa, faceta demostrativa de su elevada moral estratégica [36].

El Almirantazgo, al no advertir a Lord Jellicoe ni bien conoció el R.T. de las 0925 horas con la salida programada de los exploradores de Hipper, tampoco cumplió el principio de la rapidez estratégica, tan claramente sentado por Lord Nelson al indicar que la pérdida de cinco minutos puede hacer la diferencia entre una victoria y una derrota.

Al no encomendársele al C. en J. de la Gran Flota interceptar y destruir a la fuerza alemana de exploración, estimamos que el grupo operativo del Almirantazgo violó el principio de libertad de acción de su más poderosa agrupación y conjuntamente el de la unidad de comando que debe mantenerse en un mismo teatro de operaciones, tal como lo enseñó el accionar estratégico napoleónico, pues comandos divididos y líneas dobles de operaciones sólo conducen a la disparidad y debilidad. Aun en el caso de aceptar que fuese Lord Beatty el mejor elegido para cumplir la tarea, no habérsele ordenado lo mismo, en lugar de obligarlo primero a que concentrase sus fuerzas en un punto determinado.

Al no haberse apreciado que con los cruceros de batalla disponibles a cargo de Beatty, difícilmente podría lograrse una victoria decisiva, y existiendo más unidades capitales utilizables en el resto de la Gran Flota, estimamos también que el Almirantazgo violó el principio de la economía de fuerzas.

No obstante el gran espíritu ofensivo del conjunto conducido en Dogger Bank por Lord Beatty, se percibe claramente que fueron errores estratégicos cometidos por el escalón operativo del Almirantazgo los que contribuyeron en gran medida al fiasco táctico.

35 No incluimos al ministro Mr. Churchill, por su condición de funcionario político y civil, ni a Lord Fisher, por las razones dadas en el capítulo IV.

36 Extenso sería comparar el juicio profesional tan acertado de Lord Jellicoe con el menos ajustado a la realidad de otros altos funcionarios y profesionales responsables de la conducción estratégica, pero además del comentario del capítulo V, Marder cita que siendo Jellicoe segundo lord del mar en el Almirantazgo, le había advertido al ministro Mi. Churchill el error de suponer, en todo, a los diseños británicos como máquinas de guerra superiores a las de los alemanes.

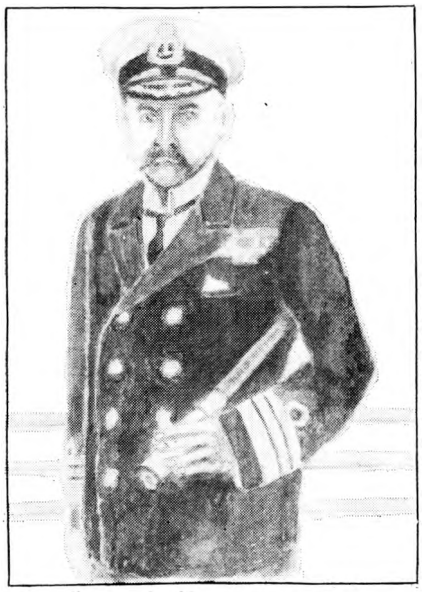
ASES DEL GRUPO OPERATIVO DEL ALMIRANTAZGO



ALMIRANTE DE FLOTA SIR ARTHUR K. WILSON (V.C.)

LLAMADO AL ALMIRANTAZGO EN 1914, A LOS 72 AÑOS DE EDAD, ACEPTÓ LA RESPONSABILIDAD DE HACER OBRA DE GUERRA, SIN OCUPAR PUESTO EFECTIVO EN EL BOARD. PRIMERA FIGURA DEL EQUIPO BRITÁNICO EN LA CONDUCCIÓN, OPERATIVA AL NIVEL MINISTERIAL. POR SU EXTRAORDINARIA CAPACIDAD DE TRABAJO, SE LO CONOCÍA CON EL APODO DE "REMOLCADOR".

VICEALMIRANTE SIR HENRY OLIVER



EN 1915 CONTABA 50 AÑOS DE EDAD. POR LO ACERTADO DE SU JUICIO PROFESIONAL, LORD FISHER LO DESIGNÓ J.E.M. EN OCTUBRE DE 1914.

M. D. S.

En cuanto a la conducción germana, además de ser evidente que el E.M. de von Ingenohl violó el principio del secreto de las operaciones al radiar al aire en onda larga todo un plan operativo, si Hipper no hubiese visto restringida su libertad de acción para librar combate, y hubiera contado con el apoyo cercano de otras unidades de batalla, quizá la indecisa victoria británica habría variado de carácter.

La Armada alemana, por carecer de un verdadero comando superior operativo de idéntico nivel jerárquico al que tenía el Almirantazgo británico, no había podido comprender que el modo de acción estratégico para conducir esa campaña naval la obligaba a la ofensiva. Por ello a Guillermo II, como supremo señor de la guerra, y a sus consejeros, almirantes Georg von Müller [37] y Hugo von Pohl [38], la historia los puede considerar responsables de haber restringido la libertad de acción para operar al C. en J. de su flota principal. Con sus erróneas decisiones estratégicas contribuyeron a que nada pudiera arriesgarse para poder vencer, ni tan sólo en un encuentro táctico parcial como este que estamos recordando.

Al vicealmirante von Ingenohl, por no haber apoyado el desplazamiento de su fuerza de exploración con unidades capitales de la Flota de Alta Mar, también la crítica histórica lo puede considerar incurso en violación del principio de la exclusividad del propósito y de la seguridad de la operación.

Aunque ante la adecuada perspectiva histórica resulten evidentes los errores que difícilmente hubiesen podido percibir con tanta facilidad y claridad los originales protagonistas, ello nos ha permitido cumplir el fin que nos propusimos en el prólogo de este trabajo. Nos queda como enseñanza el haber comprobado cómo se violaron, en el caso concreto presentado, los principios de la rapidez estratégica, de la información, de la libertad de acción, de la unidad de comando para un mismo teatro de operaciones, de la economía de fuerzas, del secreto de las operaciones, de la exclusividad del propósito y de la seguridad de la operación.

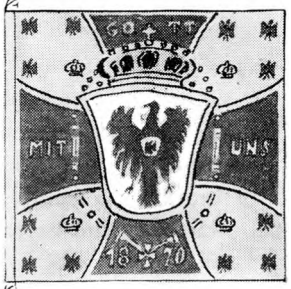
En apariencia, enumerar las anteriores transgresiones a los clásicos principios de la guerra podría parecer sacar conclusiones demasiado dogmáticas. Esperamos que se las acepte con un sentido profesional más práctico cuando reflexionemos recordando que si bien la guerra siempre exigirá correr riesgos, lo ortodoxo en el arte de su conducción implica llevarla a cabo corriendo razonables riesgos calculados. Así lo exigirá la moral estratégica a todo aquel profesional que, desde un elevado cargo operativo, deba apreciar situaciones y llegar a decisiones aptas, factibles y aceptables.

37 Jefe del gabinete naval del emperador.

38 J.E.M.N. de la armada imperial.

GUILLERMO II SUPREMO SEÑOR DE LA GUERRA





NO ACEPTO LA PROPUESTA DE SU MINISTRO DE MARINA DE NOMBRAR UN COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES. NI VON TIRPITZ NI EL J.E.M.G.N. TUVIERON AUTORIDAD PARA DAR ORDENES OPERATIVAS A LA FLOTA.

VICEALMIRANTE FRIEDRICH VON INGENOHL



COMANDANTE EN JEFE DE LA FLOTA DE ALTA MAR
DESDE LA PRIMAVERA DE 1913 A FEBRERO DE 1915.

M.D.S.

Hemos comprobado, en el ejemplo recordado, que si en el difícil arte de conducir con éxito operaciones en la guerra, la estrategia no concurre como hermana mayor a facilitarle a la táctica su mejor desempeño, de poco servirá que en el combate se posean hombres imbuidos del más elevado espíritu combativo o con el mejor adiestramiento, o en el material contar con los buques más fuertes y las armas más eficaces.

Como siempre se cumplirá el precepto de que lo inferior se orienta de acuerdo con lo superior, recordaremos que difícilmente la táctica podrá en su realización en el campo de batalla enmendar los errores cometidos con antelación durante la maniobra estratégica. Aunque la inversa se ha dado muchas veces en la historia y algunos de los más perfectos planes estratégicos concebidos fallaron en el campo de batalla por errores de realización. No fue éste el caso del encuentro naval del 24 de enero de 1915, a juzgar por el efectivo poder relativo en las fuerzas contrapuestas.

En las lides de la guerra, siempre será razonable tener como divisa la máxima de prudencia marinera que colocamos como epígrafe y fin de nuestra trabajo: *"En la maniobra, nunca falla lo demasiado fuerte"*. Por olvidarla, el Almirantazgo británico, en sus medidas estratégicas y variables instrucciones enviadas al almirante Cradock, había provocado su derrota en Coronel. Por ser, en cambio, propia de la modalidad de acción de Lord Fisher, éste pudo conseguir desde su despacho en Whitehall que el vicealmirante Sturdee, al mes siguiente, anulara a la escuadra de von Spee, aguas afuera de las Malvinas. Por no tenerla en cuenta, dos semanas más tarde el Almirantazgo expuso a los destacamentos de los vicealmirantes Warrender y Beatty a estar a un paso de ser derrotados por las escuadras de batalla de la Flota de Alta Mar, y por volver a olvidarla tanto los consejeros navales del grupo operativo de Whitehall como von Ingenohl el 23 de enero de 1915, no lograron que sus respectivas fuerzas destacadas obtuviesen al día siguiente un triunfo completo aguas al Este del Dogger Bank.

Como homenaje a la preclara memoria de los dos almirantes combatientes, Sir David Beatty y Franz von Hipper, concluimos estas páginas afirmando que no pudieron ellos en el encuentro citado conquistar una victoria decisiva por impedirlo, con antelación a los mismos acaecimientos tácticos, los yerros estratégicos de quienes fueron responsables de conducir la campaña naval en los escalones superiores de comando desde Londres, Berlín o Wilhelmshaven.

BIBLIOGRAFÍA

BERNOTTI, R.: *Il potere marittimo nella Grande Guerra.* Ed. Reale, Accadeinia Navale, 1920.

CORBETT, Sir JULIÁN S.: *Naval Operations.* Volumen II, capítulo V; New York, Longmans Green, 1920-1931.

COWLES, VIRGINIA: *El último kaiser* (versión española de F. Corripio). Ed. Bruguera S.A., 1964.

GROOS, O.: *La guerra naval 1914-1918 en aguas del mar del Norte* (traducida al castellano para la "R. P. N."). Volumen III.

Jane's All the World's Fighting Ships. Anuarios de 1914 y 1919.

JELLICOE, J. R.: *The Grand Fleet, 1914-16.* Ed. 1919, Cassell and Co. Ltd.

LE FLEMING, H. M.: *War Ships* of *the World War I,* Nos. 1, 2 y 3, Ed. Ian Alian Ltd.

LEWIS, G.: *Famous Sea Fighters.* Ed. London, 1932.

MARDER, A. J.: *From the Dreadnought to Scapa Flow.* Volumen I (1961) y volumen II (1965). London University Press.

"Navy and Army", revista británica, marzo 1915. Artículo titulado *From Midshipman to Rear-admiral in 26 years.*

RAEDER, E.: *Mi vida.* Ed. de Luis Caralt, Barcelona, 1965.

"Revista de Publicaciones Navales". Artículos relacionados con el combate de Dogger Bank, traducidos de publicaciones extranjeras citadas en cada caso al pie de página.

VON WALDEYER, HARTZ H.: *Admiral von Hipper.* Ed. Rich Gowan, London, 1933.

YOUNG, F.: *With Beatty in the North Sea.* F,d. Little Brown, Boston, 1921.

El Centralismo
(Concentración del Poder)
Grave Problema Argentino

Por el Capitán de Fragata I. M.
JUAN CARLOS GOROSTEGUI

"¿Cuál es, cuándo se origina, cómo solucionar nuestro problema institucional?..." parecen haber sido los interrogantes que nos llevaron a hurgar aspectos de la vida política argentina.
El intento investigador arranca recordando nuestra ascendencia hispánica y la forma en que se llevó a cabo la colonización; raíz que parece entroncarse con dificultades del pasado y del presente que por ello deben suponerse comunes, en parte, a toda la Iberoamérica. El análisis es somero y, por su naturaleza, no siempre guarda un ordenamiento lógicamente deseable. Son, pues, "pinceladas" que invitan a seguir indagando con tan necesaria finalidad.

A casi 120 años de la creación del texto constitucional, los argentinos de estos días estamos en condiciones de hacer el gran examen retrospectivo que las circunstancias exigen. Porque, como dice Bonifacio del Carril: "Cuando la selva se pone espesa y en exceso enmarañada, cuando resulta difícil encontrar el camino de salida, nunca es superfluo retroceder en el tiempo para buscar las huellas de los que abrieron la picada en el bosque. Su experiencia es siempre valiosa e irreemplazable" *(Un siglo y medio de vida política*, "La Nación", Bs. As. 22-V-1960, revista en el Sesquicentenario de Mayo).

Desde luego, escapa a la finalidad de este trabajo un análisis detallado de ese período de nuestra historia política. Basten, entonces, las pinceladas con que pretendemos esbozarlo, acudiendo sólo a citas de muy diversas fuentes.

Ligera recordación

Desde el coloniaje, Buenos Aires es el centro activo de la que hoy es la República Argentina. Desde entonces está abierta la polémica entre el interior y la actual capital, por el centralismo con que se ejerce el poder desde aquí. Quizás los episodios más trascendentes de nuestra historia responden, directa o indirectamente, a esa controversia. Las concepciones unitaristas y federalistas, como sistemas para lograr la formación nacional, escribieron sus páginas más sangrientas y turbulentas.

"La Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de Intendentes de Ejércitos y Provincia en el Virreinato de Buenos Aires, dictada el 28 de enero de 1782, dividió el virreinato rio platense en ocho intendencias, colocando a la cabeza del sistema la Intendencia general de Buenos Aires, a la que las demás estaban subordinadas. A su

vez las sedes de las demás intendencias tenían bajo su control a las otras provincias que comprendían cada distrito intendencial. Se estructuraba de esta manera un sistema de jerarquías y subordinaciones verticales" (EDUARDO MARTIRÉ, *El federalismo en la Argentina,* revista "Universitas" de la U.C.A., N° 19, Bs. As. abril 1971, pie pg. 26).

"Tres siglos transcurrieron desde la fundación de la aldea de Santa María de los Buenos Aires hasta los primeros años de la centuria pasada. El autoritarismo de la monarquía española imperaba en la población, las libertades personales eran restringidas, una censura rigurosa vigilaba la enseñanza y sólo los españoles desempeñaban las funciones públicas importantes. Ese absolutismo alejó en los nativos todo sentimiento de una patria común con la metrópoli".

"La filosofía política del siglo XVIII atacó el poder absoluto que se titulaba de derecho divino y los privilegios que el antiguo régimen, concedía a algunos, prejuzgando su situación antes de que nacieran" (ROBERTO REPETTO, *La libertad y la Constitución*. *Nuestra historia y nuestro tiempo*, "La Prensa", 24—VIII—1970, pg. 8).

"Germán Arciniegas, en su muy difundido y documentado libro *Entre la libertad y el miedo,* observa: "Se cree que la diferencia entre la evolución institucional de los Estados Unidos y la de la América latina está en la raza, en la incapacidad del latinoamericano para someterse al proceso normal de las democracias civiles y representativas, —¿será verdad?— pregunta, y luego dice: "Las repúblicas hispanoamericanas son hijas de una colonia en que no existió práctica alguna de gobierno representativo. Se formaron en una escuela de absolutismo opuesta a la de las colonias inglesas, no obstante el sentido popular de la antigua vida española y el tono monárquico de la vida inglesa. Es conveniente hacer el paralelo" (Ed. 1956, pg. 429 - cit. *Juan A. González Calderón, sus opiniones e iniciativas,* Comisión de Estudios Constitucionales, Decreto 22337 del 17-XII-1956, Bs. As., pg. 81).

Para mejor ubicarnos en los comienzos políticos de nuestra vida independiente, resulta interesante recordar las instrucciones que, en diciembre de 1812, daba el Cabildo de Tucumán a sus diputados pan la Asamblea General Constituyente reunida en 1813: "Punto 3° - Los diputados pedirán que la Asamblea se haga precisa e indispensablemente fuera de Buenos Aires, para que las deliberaciones tengan todo el carácter de libertad que corresponde, y que hasta ahora no se ha conseguido por los abusos del poder"; y el punto 8 expresaba: "Que para formar la Constitución provisional se tenga presente la de Norte-América para ver si con alguna modificación es aceptable a nuestra situación local y política" (RICARDO ZORRAQUÍN BECÚ, *El federalismo argentino,* ed. La Facultad, Bs. As. 1939, pg. 54).

Después de Caseros

"El sentimiento federal surgía vigoroso y combatiente de la geografía del país, del comercio y producción locales, del aislamiento, las costumbres, el individualismo nacido y desarrollado por la vida sin relación, de numerosos factores principales y secundarios que poseían mayor influencia que la legislación e instituciones de inferiores y limitadas energías".

"Al lado de estas causas de disociación existía también el sentimiento de concentración y unidad, impuesto especialmente por las condiciones físicas del territorio. Toda la comunicación exterior del litoral y región mediterránea se verificaba por el amplio y cómodo conducto del río de la Plata. Allí estaba el puerto y aduana de la República, el centro del poder, el comercio y las industrias, el foco de las ideas e iniciativas, el espíritu reformador y progresivo".

"Estos sentimientos e intereses, aparentemente inconciliables, podrían armonizarse por una legislación adecuada, la distribución equitativa de los factores de crecimiento, el respeto y seguridad de los derechos, conveniencias y aspiraciones recíprocas..." (RAMÓN J. CÁRCANO, *Historia de la Nación Argentina,* Academia Nacional de la Historia, 3ª ed. El Ateneo, Bs. As. 1962, vol. VIII, cap. I, pg. 11). En definitiva, con la incorporación de la provincia de Buenos Aires, se pone en marcha la federativa unión argentina.

INSTITUCIONES Y FIGURAS CONSTITUCIONALES. USOS Y ABUSOS

El poder y la necesidad de fraccionarlo

"El poder es el primer responsable de los mayores desvarios humanos"... "cuando la concentración del poder está en manos de un dictador o de un demagogo, nadie pone en duda que la autoridad plantea la cuestión de la fuerza y la exaltación de los gobiernos despóticos. Ya no se gobierna, se manda" (RAIMUNDO BOSCH, *Fronteras de la cordura,* "La Nación", 13-VI-1971, 3ª sec., pg. 6).

Max Weber define el poder como "la probabilidad de que uno o varios hombres realicen su propia voluntad en una acción social aun contra la resistencia de otros que participan en la acción" (Arnold M. Rose, *La estructura del poder,* ed. Paidós, Bs. As. 1970, pg. 61). "El poder es el principal medio, por una sociedad grande y heterogénea, para efectuar el cambio u oponerse a él" (*Ibid.,* pg. 452).

"Es importante convencerse de que el poder puede ser percibido erróneamente, sea subestimándolo o exagerándolo. Los sindicalistas pue-

den sobreestimar su poder. Los militares quizás otorguen excesiva importancia a su potencial bélico. En tales casos las percepciones pueden estimular los sentimientos elitistas en lugar de contribuir a desarrollar una mentalidad pluralista" (Irwing Louis Horowitz, *Ibid.* [Prólogo], pg. 14).

"El Congreso no puede conceder al Ejecutivo nacional, ni las Legislaturas provinciales a los gobernadores de provincia, facultades extraordinarias, ni la suma del poder público, ni otorgarles sumisiones o supremacías por las que la vida, el honor o las fortunas de los argentinos queden a merced de gobiernos o persona alguna. Actos de esta naturaleza llevan consigo una nulidad insanable, y sujetarán a los que los formulen, consientan o firmen, a la responsabilidad y pena de los infames traidores a la Patria" (Constitución Nacional, art. 29).

El régimen federal

"El federalismo es una exigencia de la libertad y hace parte integrante del constitucionalismo moderno. En la división o fragmentación del poder encaminada a la garantía de la libertad que comporta el Estado constitucional, el federalismo constituye una división más del poder en el aspecto territorial; división que —como señala Friedrich— opera como restricción bastante eficaz contra el abuso de los poderes gubernativos por las autoridades centrales. En otras palabras —agrega Friedrich— lo que hace el federalismo es movilizar, en apoyo de la Constitución, unos poderes locales firmemente fortificados y ofrecerles, a la vez, la protección que deriva de la Constitución" (SEGUNDO V. LINARES QUINTANA, *La reforma de la Constitución Argentina,* ed. Alfa, Bs. As. 1957, pg. 86).

"La piedra angular de la estructuración política federativa es la existencia de un equilibrio entre el gobierno federal y los gobiernos estaduales o provinciales, neutralizante de la constante acción de las fuerzas centrípetas y centrífugas que pugnan por obtener la supremacía en el organismo estatal. Expresa el profesor J. A. Corry, de la Queen's University del Canadá, muy gráficamente, que "una unión federal es siempre un matrimonio de conveniencia... en el que las partes insisten en conservar sus individualidades y personalidades separadas" (LINARES QUINTANA, *Federalismo y centralización política,* "La Ley'', t, 26, pg. 950).

"Un régimen de gobierno es federal cuando una Constitución divide el poder político entre un gobierno central y varios locales, dando a cada uno de ellos importantes funciones. Unitarios, en cambio, son aquellos en que la Constitución otorga todo el poder político a uno central. En un régimen federal la Constitución es la fuente de toda

autoridad, tanto de la entidad central como de las subdivisiones locales; cada una posee un núcleo de poder independiente de la voluntad de quienes están al frente del otro nivel gubernamental" (CORWIN Y PELTASON, *La Constitución,* ed. Omeba, Bs. As. 1968, pg. 31).

"La Constitución ha querido hacer un solo país para un solo pueblo. Pero no se ha propuesto hacer una nación centralizada. La Constitución ha fundado una unión indestructible pero de estados indestructibles. Los constituyentes, actores y testigos presenciales del proceso que tuvo su término en la Constitución de 1853, establecieron una unidad, no por supresión de las provincias, camino que habría obligado a desahuciar una terrible experiencia. El valor mayor de la Constitución está en la obra práctica, realista, que significó encontrar la fórmula que armonizaba intereses, tradiciones, pasiones contradictorias y belicosas. Su interpretación auténtica no puede olvidar los antecedentes que hicieron de ella una creación viva, impregnada de realidad argentina, a fin de que dentro de su elasticidad y generalidad, que le impiden envejecer con el cambio de ideas, crecimiento o redistribución de intereses, siga siendo un instrumento de la ordenación política y moral de la Nación" (Corte Suprema de Justicia de la Nación, fallo 178:9, cit. Carlos Herrera, *Principios inmutables,* "La Nación" 10-VI-70, pg. 8).

..."los autores de la Constitución Argentina coincidieron con los de los Estados Unidos en cuanto a las condiciones fundamentales para formar un Estado federal, y que un autor moderno reduce a dos: «En primer lugar, debe existir un conjunto de comarcas fuertemente constituidas por lazos de localidad, de historia, de raza u otros semejantes, capaces de realizar empresas mediante reuniones más o menos íntimas. En segundo, es necesario que entre los habitantes de las diferentes comarcas locales haya lo que se dice y llama *sentimiento federal*, es decir, *el deseo de la unión, pero no de la unidad*» (ADOLFO POSADA, *Tratado de derecho político,* t. II, pg. 350). Definición que parece arrancada de nuestra historia constitucional, en la que puede decirse que el voto de las provincias era constantemente éste: «Queremos la unión, pero no la unidad de régimen». La unión se forma de varios Estados, personalidades hechas, dueñas de voluntad y fines políticos colectivos; la unidad suprime los Estados para sólo dar existencia a un solo Estado, a un solo gobierno" (JOAQUÍN V. GONZÁLEZ, *Manual de la Constitución Argentina,* ed. A. Estrada, pg. 74).

Comportamiento del sistema federativo argentino - Municipios

"El federalismo en la Argentina está definido con el rigor más exigente de la ciencia política: cada provincia dicta para sí una Consti-

tución y conserva todos los poderes no delegados en el gobierno federal. Y con igual representación en el Senado, controlan a aquél. Pero esas constituciones provinciales, ¿qué originalidad aseguran? ¿qué han llegado a ser las respectivas competencias? (PEDRO J. FRÍAS, *El comportamiento federal en la Argentina,* ed. Eudeba, Bs. As. 1970, pg. 10).

Una distribución de poderes entre el gobierno federal y las provincias efectuada por una Constitución rígida, parecería y aun parece la norma más segura para el régimen federal e incluso para cierta preponderancia autonómica. Pensaba en eso Alberdi cuando creía encontrar en el derecho público provincial la parte más importante de nuestro derecho constitucional y eso tenía presente Gorostiaga al expresar que "el gobierno de las provincias viene a ser la regla y forma el derecho común. El gobierno federal es la excepción" *(Ibid.* pg. 17).

"Esta apreciación se ha invertido. El derecho público de las provincias se ha marginado en relación al derecho público de la Nación. La competencia federal condiciona hoy a las provincias y nadie repetirá, sin ironía, la comprobación de Gorostiaga, tan exacta en 1853. Una Constitución de provincia que proclama hoy la "igualdad de oportunidades" sabe que tal igualdad depende de la Nación: de sus estructuras, de su desarrollo, de su cosmovisión" *(Ibid.,* pg. 17).

"En la Argentina el proceso de centralización se ha apoyado en tres categorías de causas: *a)* El desarrollo de las virtualidades centralizadoras de los poderes delegados al gobierno federal; *b)* El abuso de éste sin adecuada resistencia de las provincias; *c)* La modificación del equilibrio socioeconómico" *(Ibid.,* pg. 18). "Esta ausencia de sensibilidad es particularmente sorprendente en el órgano federal por excelencia: el Senado. Es para algunos expositores el criterio decisivo de una estructura y de un comportamiento federales" *(Ibid.* pg. 19).

"La República Argentina parece singularizarse por una infraestructura de concentración, una estructura federal asegurada con el mayor rigor de la ciencia política y un comportamiento tendencialmente unitario. Este comportamiento tendencialmente unitario se cumple no sólo a pesar de la estructura federal, sino en más de un sentido gracias a ella. La falta de correlación entre sistema y comportamiento no implica en nuestro caso la caducidad del sistema, sino la necesidad de repensarlo" *(Ibid., Conclusiones,* pg. 26).

"Somos un país federal donde se ha dejado jugar libremente a los factores centralizantes metidos profundamente, como un garfio rebelde, en la entraña de su estructura" (CARLOS A. ERRO, *La evolución social argentina, "La Nación",* revista cit., pg. 13).

"La estructura del Estado, en efecto, es el problema más importante del sistema constitucional. Si se desatiende este aspecto, la República continuará irremisiblemente por el camino de la centralización unitaria

en que vive, acentuándose, cada vez más, el pavoroso desequilibrio político, social, económico y financiero que ahora existe, así como la creciente absorción de todas las energías nacionales por Buenos Aires" (ZORRAQUÍN BECÚ, *Soluciones para el problema del federalismo*, Boletín de la Biblioteca del Congreso, N° 74-75, Bs. As. ene/abril 1957, pg. 43).

"Esta federación atenuada ha tenido una existencia azarosa que fue debilitando las autonomías provinciales, a la vez que fortalecía el poder central, hasta crear un sistema federal en la letra y unitario en los hechos, el federalismo escrito y el unitarismo vigente" (I. J. RUIZ MORENO). En 1906 Rodolfo Rivarola podía decir: "Hoy queda el simulacro de las soberanías ante un gobierno único que puede cuanto quiere', (E. MARTIRÉ, *op. cit.,* pg. 37).

"En cuanto a las facultades del poder central —dijo— mi opinión personal es que debe procurarse una eficiencia en el sistema federal. Yo creo que el día que el federalismo pueda practicarse no solamnte en el orden político, sino también en el orden económico, que es fundamental, de hecho el poder central no será tan fuerte pero tal vez la República, como conjunto, sí realmente lo sea" (Ministro Arturo MOR Roig, "La Nación", 12-V-l 971, pg. 6).

"No dejó de admitir que en parte el centralismo y la estructura vertical del poder existente en la Argentina en la actualidad, condiciona la posibilidad de gobernar y provoca naturalmente gestos de protesta. Pero el federalismo —puntualizó— es un objetivo y una condición básica para el desarrollo del país. Si sufre alguna postergación es por el deseo —agregó, con cierta vaguedad— de acelerar ciertas cosas" (Comandante del III Cuerpo de Ejército, Gral. ALCIDES LÓPEZ AUFRANC, "La Prensa", Bs. As. 18-III-1971, pg. 12).

"No puede haber federalismo arriba del suelo y no haberlo en el subsuelo del territorio provincial. Eso es un absurdo inexplicable" (GONZÁLEZ CALDERÓN, *op. cit.,* pg. 71).

El régimen municipal no ha corrido mejor suerte que el sistema federal. El mismo grado de absorción de la provincia por la Nación, se ha trasladado del órgano provincial al municipal. No todas las provincias tienen asegurado un régimen municipal autónomo de origen popular. La propia ciudad capital federal carece de esa posibilidad por cuanto el presidente de la Nación es su jefe inmediato y local.

Legislación de fondo - Códigos nacionales

La legislación civil, comercial, penal, de minería, (de trabajo y seguridad social), es nacional en la Argentina y provincial en Estados Unidos (ANTONIO SAGARNA, *op. cit.,* pg. 155). Por el artículo 67, inciso 11, de nuestra ley fundamental los códigos para esas materias deben

ser dictados por la Nación. El artículo 108 los prohíbe a las provincias, así como también expedir leyes sobre comercio.

Los efectos centralizantes, absorbentes y aun aberrantes que se producen mediante la exclusividad de esta legislación de fondo, son evidentes con sólo recordar algunas leyes y la resonancia que han tenido en distintas épocas: de hidrocarburos (petróleo, gas y carbón) - de arrendamientos rurales y alquileres urbanos - de asociaciones profesionales - diversas leyes "sociales" y de comercio de neto corte demagógico o electoralista, generalmente con alcance nacional y no federal.

Proceso de deterioro en aceleración

"Desde que comenzó a funcionar el régimen ideado por la Constitución de 1853, con la reforma de 1860 se inicia un proceso, lento al principio y acelerado después, de ruptura del equilibrio federal" (Zorraquín Becú, *Soluciones.. op. cit.,* pg. 35).

Desde los repetidos intentos revolucionarios de las últimas décadas del siglo pasado y primeros años de éste —todos anulados— que hablan de anormalidad política, llegamos hasta hoy pasando por los sucesos de 1930 - 43 - 55 - 62 - 66- 70 y 1971, que marcan destituciones presidenciales, de jefes de gobiernos constitucionales o de facto.

Exclusiones, fraudes, violencias, abstenciones, anulación de comicios, proscripciones y transgresiones constitucionales jalonan también el andar político argentino. Con la reforma electoral (Ley Sáenz Peña, 1912), que amplió las bases de la ciudadanía, pudo esperarse una mayor estabilidad; pero, desgraciadamente, no fue así.

"Un sistema político no puede ser democrático si son profundamente antidemocráticos demasiados aspectos del medio social circundante. Cabe redactar en el papel la Constitución más democrática del mundo y adoptarla oficialmente. Pero donde las normas sociales y las tradiciones políticas le son decididamente antagónicas, esa Constitución se convierte rápidamente en letra muerta. El florecimiento de la democracia depende, pues, para el bien o para el mal, de sus raíces sociales (Leslie Lipson, *Historia y filosofía de la democracia,* ed. T.E.A., Bs. As. 1969, pg. 109).

... "un estudioso de la política debe ser, ante todo, un estudioso de la sociedad. La sociedad existente en cualquier época es producto del pasado y precursora, a la vez, del futuro. Ni la tradición sola, ni el cambio solo, sino el conjunto armónico de ambos, es lo que constituye la ley de su existencia" (*Ibid*., págs. 14 y 18).

Intervenciones federales de provincias

Desde 1854 hasta 1955, y sin contar las decretadas por los gobiernos de facto de 1930 y 1943 (es decir, sólo en períodos constitucionales), se produjeron 146 intervenciones. De ellas, 95 por decreto del presidente y sólo 51 por ley. Durante un período presidencial se llevaron a cabo 20 intervenciones, de las cuales sólo 5 por ley del Congreso. Una de ellas duró 3 años, 6 meses y 2 días (GONZÁLEZ Calderón, *op. cit.)*.

"La práctica de estos preceptos constitucionales ha sido trágica para el federalismo argentino", dice Linares Quintana al referirse al tema. "La mayoría de las veces, recurso tan extremo fue aplicado con finalidades de mera política electoral. De remedio excepcional, transformóse, en el hecho, en una situación común y ordinaria que sirvió, no pocas veces, para resolver por la mano todopoderosa del presidente de la Nación pleitos políticos lugareños, cuando no conflictos intestinos del partido oficial. La intervención federal en las provincias, en la forma en que ha sido llevada a la práctica, ha constituido el más poderoso medio con que ha contado el gobierno central para avasallar la autonomía de las provincias y terminar con el sistema federal organizado por la ley suprema" *(La reforma de la Constitución Argentina,* ed. Alfa, Bs. As. 1957, pg. 92).

Estado de sitio

En la República Argentina, hasta la caída del régimen depuesto en 1955, el estado de sitio fue declarado en 44 oportunidades, de las cuales 15 por ley y 29 por decreto. De las 29 veces en que fue directamente el presidente quien estableció tan grave medida, sólo en 11 hubo aprobación o autorización legislativa, y en una el acuerdo del Senado requerido para el caso de ataque exterior. De los 44 casos totales, 43 obedecieron a la invocación de conmoción interior y sólo uno a la de ataque exterior (guerra con el Paraguay). Generalmente la medida fue mantenida durante lapsos prolongados (Linares Quintana, *op. cit* pg. 113).

"Las disposiciones constitucionales relativas al estado de sitio han sido interpretadas ordinariamente por gobernantes y tratadistas en el sentido de que dicho instituto tiene por efecto la suspensión de todas las garantías constitucionales... el estado de sitio así interpretado equivale a una real dictadura" (Linares Quintana, *Acerca del problema de la reforma de la Constitución Nacional,* "La Ley", t. 84, oct/dic. 1956, pg. 687).

Por nuestra Carta Magna las garantías constitucionales pueden ser supeditadas mediante el estado de sitio; esta facultad de filiación ar-

gentino-chilena, falta en la de los EE. UU. de N.A. (ANTONIO SAGARNA, *op. cit.,* pg. 155).

EL CENTRALISMO Y SUS CONSECUENCIAS

"La Argentina es de hecho dos países. Vive la lamentable realidad de que, a partir de que todo el poder de decisión se fue concentrando en la Capital, han surgido —por señalar los extremos— un área metropolitana en auge, donde todos los indicadores concurren a demostrarlo, trátese del consumo de energía; del porciento de la afectación total del crédito; del nivel medio de ingreso por habitante o de la densidad de población, que tiene como contrapartida a otro país, que es el resto de La República, donde todo revela una situación opuesta de postración económica y social, con su secuela de despoblamiento".

"El monopolio de las decisiones y el poder económico ejercidos por la metrópoli, provocan inevitablemente una concentración distorsionante, de la cual es tributario el resto del país, en condiciones de servidumbre".

"Este esquema, representa para la población rural un desorbitado tributo y crea un centro de poder con mentalidad, intereses y costumbres diferentes y en ocasiones antagónicas con las del interior" *(El agro y el desarrollo nacional,* Coincidencias suscriptas por las principales entidades agropecuarias leídas en Palermo el 17/XI/1970; ver "La Nación" del 18/nov/1970, pg. 16).

"Los mil kilómetros que nos separan del Poder Central son algo más que una distancia material, crean una barrera de incomunicación e incomprensión que, en muchos casos, al cuyano le resulta difícil de superar".

"Desde hace tiempo, a pesar de contar con gobiernos locales, avanza un centralismo absorbente que, con el pasar de los años, ha ido transformando el federalismo en una simple fórmula que tiene como común denominador la preeminencia absoluta del poder central".

"Los gobiernos *de facto* siempre han significado para las provincias, además de la pérdida de sus gobernantes natos, la eliminación de sus medios normales de comunicación y petición ante el Poder Central y la imposibilidad de intervenir y opinar en el proceso de la sanción de leyes que se refieren a su economía, progreso y desarrollo. Es indudable que en estos casos se produce una mayor transferencia de poderes de las provincias al Gobierno Central, el que se fortalece a costa de ellas, quedando éstas y sus habitantes en estado de aislación política-económica (ROIKDLFO REINA RUTINI, *400 años de vitivinicultura - La lucha de Cuyo contra el desierto y el centralismo,* Conferencia dada en

el Centro Naval, publicada por el Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As. 1971, pg. 16).

El "Jefe supremo de la Nación" (Presidente)

"Todo hombre tiene predisposición a ser tirano, y lo es luego que la oportunidad conspira con sus inclinaciones. A cualquiera que se le confíe la autoridad pública sin las trabas de la ley, y sin más garantía de sus operaciones que la que presta un juramento de costumbre, se le da ansa y opción, por así decirlo, para que abusando de ese depósito sagrado comprometa la existencia pública" (BERNARDO MONTEAGUDO, *Obras políticas,* Bs. As. 1915, pg. 154, cit. Linares Quintana). Es una máxima en política: "Un poder no se limita si no es limitado".

Del poder presidencial y su "mano todopoderosa" ya nos hemos formado una imagen por lo acontecido con las intervenciones federales en las provincias y el estado de sitio. Sigámoslo analizando a través de la óptica de distintos hombres.

"Sostengo que el presidente nuestro, prescindiendo de personas y partidos, es ya hoy una monstruosidad política y un peligro nacional; y que esta situación no puede perdurar, ni siquiera aplazarse, sin incurrir en un delito cívico y exponerse a un amanecer trágico" (OCTAVIO R. AMADEO, *El presidente argentino*, Boletín del Museo Social Argentino, N° 69-70, set/oct. 1917, pg. 6).

... "el presidente de la República ha ejercido una autoridad más propia de un dictador que del titular de uno de los poderes constituidos de un Estado constitucional y democrático. Los Constituyentes de 1853, imbuidos del temor a la anarquía y al caos de las luchas intestinas ele que ha sido rica nuestra historia, e influidos, en cierta medida, por las ideas de Alberdi... crearon un presidente de la República que si fue poderoso en la letra de la Constitución, en su práctica convirtióse en un verdadero dictador, contra lo cual resultaron ineficaces las barreras y frenos previstos por la ley suprema". Y un constitucionalista norteamericano, que ha estudiado con prolijidad y seriedad las instituciones argentinas, ha dicho que el presidente de la Nación "es más importante que el Congreso y los tribunales, o que ambos combinados. Su autoridad —agrega— es mayor que la del presidente de los EE. UU. o que la de los jefes de Estado de la mayoría de las naciones democráticas'' (LINARES QUINTANA, *op. cit*$_v$ pg. 140).

"El ejecutivo fuerte, el que hizo decir a cierto presidente de la Nación, al término de un acuerdo de gabinete: «Se aprobó el proyecto por unanimidad de uno», es potencialmente el peligro mayor que se cierne sobre las libertades argentinas" (Vicepresidente provisional ISAAC F.

ROJAS, discurso del 27/III/1957 al considerarse la necesidad de reformar la Constitución, Boletín de la Biblioteca del Congreso, *op. cit.,* pg. 6). ..."gradual e incesantemente, el centro efectivo del poder ha ido desplazándose desde la institución parlamentaria, más plenamente representativa que el poder administrador, hacia este último" (MIGUEL M. PADILLA, hijo, *Reforma de la Constitución Nacional,* ed. Abeledo-Perrot, Bs. As. 1970, pg. 87).

"Siempre he pensado que la crisis permanente de nuestro federalismo es consecuencia fatal de las notorias deficiencias de la propia Constitución, cuya estructuración del principio base de la forma de gobierno adoptado, ocasiona la que he llamado "hipertrofia del Poder Ejecutivo", el tipo exageradamente acentuado de presidencialismo prepotente, agravado por la incapacidad funcional del Congreso o Poder Legislativo. En último análisis, puede asegurarse que tenemos una Constitución republicana y federal durante cinco meses del año, en el mejor de los casos, desde el 1° de mayo hasta el 30 de setiembre (período ordinario de las sesiones legislativas), y otra cosa, otra situación política, presidencialismo prepotente, centralización tremenda del poder, durante el largo receso parlamentario desde el 30 de setiembre hasta el próximo 1° de mayo, durante siete meses del año. Entonces, en el curso de tan largo tiempo, el presidente de la Nación federal tiene manos libres para hacer y deshacer lo que le venga en gana y mejor le resulte a su política personal".

"Es así como interviene sin limitaciones de ninguna especie las provincias, «para garantizar su forma republicana de gobierno»..., lo que significa, en buen romance, echar abajo el gobierno provincial que no se le ha sometido y reemplazarlo por otro obediente a su voluntad dominadora. La historia de las intervenciones federales en las provincias por decretos presidenciales es página vergonzosa y que ha de servirnos de escarmiento y lección decisiva para realizar la reforma constitucional anunciada" (GONZÁLEZ CALDERÓN, *op, cit.,* pg. 44).

Efectos del gobierno personalista

Lo expuesto hasta aquí —producto de pensamientos y opiniones varias— parecería demostrar, concluyentemente, que la gran causa de nuestros males radica esencialmente en la forma en que el presidente de la Nación ha ejercido su autoridad: usando, abusando y burlando la Constitución Nacional. En suma: absorbiendo poder constantemente, cual monstruo insaciable. Oigámoslo en el decir de otro ilustre ciudadano.

"El gobierno personal cifra su gloria en el mando, en el imperio, y no en el respeto de las fuerzas libres de la opinión. Y el gobierno

personal, con sus apariencias de poder, es en realidad el más frágil de todos, porque, asumiendo su jefe toda la responsabilidad, atrae sobre sí todas las críticas, todas las censuras, todos los descontentos y todas las agresiones, hasta que llega un momento en que el rey, presidente
o gobernador tiene que optar por uno de los términos de este dilema:
o renunciar al poder o conservarlo por la fuerza. Rosas escogió el segundo; Juárez Celman y Sáenz Peña (don Luis), prefirieron el primero" (JOSÉ NICOLÁS MATIENZO, *La revolución del 30 y los problemas de la democracia argentina,* ed. Anaconda, Bs. As. 1930, pg. 37). Los ejemplos son hoy más numerosos y el dilema tiene una tercera variante...

CONCLUSIONES

De esta somera compilación, avalada por una muy extensa bibliografía y hasta por la crónica periodística, puede concluirse a nuestra entender lo siguiente:

a) El federalismo argentino tiene —en la realidad de los hechos— un comportamiento unitarista y, por lo tanto, centralista y absorbente. Esto es cierto en todos los órdenes: político, económico, social, industrial, gremial, etc. Hasta el «gigantismo» de Buenos Aires y su conurbano es expresión de ello, *b)* El municipalismo sufre el mismo efecto degradante, *c)* El equilibrio e independencia de las tres ramas del poder federal es deficiente. Prepondera el poder ejecutivo y particularmente la figura del presidente. En los hechos, el gobierno responde más a las formas de una autocracia que a las de un sistema democrático, cuya característica es, necesariamente, una resultante del fraccionamiento del poder, *d)* El poder omnímodo del presidente determina el abatimiento de cualquier resistencia y propósito de asumir Legítimas actitudes localistas y en defensa de la libertad creadora. Las provincias y municipios carecen de poder de decisión. De allí que: o los vínculos entre gobernantes y gobernados se hallan cortados, o resultan inoperantes.

Las acciones y reacciones se ejercen y emanan, de esta manera, sobre y desde una sola persona o grupo reducido. La fuerza de la presión determina, como en la ley física, la de la reacción. Como aquéllas son, lógicamente, diferentes y hasta contrapuestas, las reacciones son diversas y cambiantes. La inestabilidad es la resultante.

Se gobierna con el autoritarismo y la verticalidad del mando militar, sin advertir el abismo que diferencia una y otra estructura subyacente: la heterogénea sociedad civil y el homogéneo ambiente militar. Es ya un axioma que a cada avance del poder central ha correspondido una mayor tensión de la sociedad, con un consiguiente desajuste general.

Muchas veces, en la historia de nuestras instituciones federales, el

ejecutivo *(de facto* o de derecho) abatió, de hecho, al poder legislativo y aun al más alto cuerpo del judicial; pero nunca aquél Lue destituido de derecho (artículos 45, 51 y 52 de la Constitución Nacional).

Resulta de total evidencia, entonces, que la estructura constitucional no ha logrado poner en acción las fuerzas contrapuestas previstas para limitar y equilibrar las tres ramas del poder federal. Ocurrieron, así, desbordes peligrosos para la libertad e incompatibles con las formas democráticas de gobierno. El proceso debe ser devuelto a su cauce institucional primigenio, procurando prevenir, además, nuevos avances indebidos.

Soluciones del problema

Desde siempre, la búsqueda de las demoradas soluciones políticas se ha centrado entre quienes quieren reformar la Constitución y los que desean mantenerla intangible. Las posiciones de unos y otros se truecan con frecuencia, lo que parece demostrar que obedecen a motivos que no son resultado de la investigación desapasionada y objetiva.

Pasemos ahora a reiterar una solución pragmática que podría contemplar ambas posiciones. La jerarquía de los prohombres que alumbraron la idea —en el momento mismo que nacía el código político- nos alejará de toda sospecha. Tal idea rectora no fue materializada hasta nuestros días por quienes han tenido —a través del tiempo— la obligación de concretarla; más aún cuando muchos otros ciudadanos lo intentaron y el doctor José Nicolás Matienzo la recordaba en circunstancias en que el proceso de descomposición política llegaba, por primera vez en este siglo, a manifestarse con el quebrantamiento del orden constitucional, aunque éste fuera ya puramente formal.

También resulta sorprendente que tan sencillo esquema enunciativo no haya merecido mayor atención de los estudiosos en materia política y constitucional, que han acudido a la idea de la reforma sin antes proponer este camino. He aquí la idea:

"La comisión que en la Convención de Buenos Aires estudió y sostuvo esta reforma [se refiere a la que, sobre intervención en las provincias, se propondría introducir al texto de 1853, con motivo de la incorporación de esa provincia a la Confederación] se componía de Mitre, Sarmiento, Vélez Sársfield, Mármol y Obligado. Estos eminentes ciudadanos pensaron, según lo consignaron en "El Redactor'' (N° 2), que adoptar el texto norteamericano era adoptar por garantía de orden futuro toda la jurisprudencia constitucional de los Estados Unidos, evitando así entrar en ensayos de invenciones aventuradas y dejaron constancia expresa en el N° 1 de "El Redactor" de que «el mejor sistema para salvar los inconvenientes que en la práctica pueden ofrecer éste y otros artícu-

los de la Constitución Argentina, sería el de dejar el complemento de ellos a las leyes reglamentarias, sin las cuales no pueden ponerse en ejecución ni caer en la arbitrariedad; sistema que sin duda daría resultados más completos, por cuanto un artículo constitucional no puede ser más que la declaración de un principio y es imposible que se ponga en todos los casos posibles».

"La Constitución Argentina no tiene la culpa del gobierno personal ni de sus excesos; no es ella la que ha autorizado la violación de las autonomías provinciales por los presidentes de la República, en ausencia o en presencia del Congreso; no es ella la que ha permitido que los ministros sacrifiquen su conciencia en obsequio a cualquier deseo del presidente, ni es ella la que los ha autorizado a desconocer las facultades de las Cámaras para pedirles explicaciones orales; no es ella la que ha dado a las Cámaras autoridad para dejar de funcionar ordinariamente desde el 1° de mayo hasta el 30 de septiembre, so pretexto de que tienen que juzgar diplomas parlamentarios o de que el presidente de la República no las convoca; ... "

"Es ofender a la Constitución y honrar inmerecidamente a sus violadores, imputar a deficiencias de ella lo que es culpa o negligencia o ignorancia de los obligados a cumplirla y hacerla cumplir en su letra y en su espíritu. Los que quieren castigar a la Constitución, imponiéndole correcciones o enmiendas, debieran previamente explicar qué palabra o qué mandatos de ella son agresivos contra la libertad o la justicia; y debieran, además, expresar en términos concretos cuál es la corrección que intentan imponerle."

"No se puede arrastrar a nadie, y menos a la Constitución, ante el tribunal de la opinión pública por sospechas vagas y cargos indefinidos. Es necesario determinar de modo preciso la falta que se imputa y la pena o remedio que se propone, a fin de que el debate público entre la acusación y la defensa se haga en condiciones lógicas y pueda conducir a una convicción razonable."

"Yo también me he ocupado en buscar las causas del gobierno personal, no sólo del que ejerció Yrigoyen, sino de todos los anteriores, y he llegado a la conclusión de que el principal responsable de ese mal es el Congreso, por no haber dictado las leyes convenientes para poner en ejercicio los poderes conferidos a las autoridades federales por la Constitución, omitiendo así cumplir la función reglamentaria que ella le encarga en el inciso 28 del artículo 67. Si el Congreso hubiese reglamentado la intervención federal en las provincias, prohibiendo al Poder Ejecutivo disolver por sí solo los gobiernos provinciales; si hubiera establecido penas efectivas para los ministros que infrinjan sus deberes constitucionales; si [...] y si [...]; nadie se hubiera planteado ahora la cuestión de si la Constitución debe o no ser urgentemente reformada

para evitar la necesidad de nuevas revoluciones. Porque todos los vacíos aparentes en las instituciones argentinas hubieran estado llenados por las leyes orgánicas que, más fácilmente modificables que la Constitución, pueden amoldarse mejor a las circunstancias cambiantes de la evolución política/'

"Y termino con una cita de Alberdi, a quien por mucho tiempo tendremos todavía que recordar los argentinos amantes de las instituciones republicanas: «La política que pide reformas a la Constitución para enmendar faltas secundarias se parece a la medicina que receta amputaciones para curar los menores araños. Reformad a son de campana y de música las leyes negras de Felipe II, que todavía imperan en América. Este sistema de respeto por las nuevas instituciones forma el 'sistema conservador de la libertad', a cuya cabeza podéis contemplar a Washington, a Bolívar, a los Egaña, a San Martin»." (José Nicolás Matienzo, *Remedios contra el gobierno personal,* ed. Anaconda, Buenos Aires, 1931, pág. 11).

"La característica más genuina de la América independiente fue el culto de la libertad. Ella fue el clima necesario para que pudieran realizarse nuestros adelantos pasados y presentes y orientó nuestro papel en la historia. Contra ella conspiran los que procuran volver al dogmatismo y autoritarismo colonial o tratan de adoptar sistemas de opresión que se han desarrollado en tiempos más recientes." (Bernardo A. Houssay, "Revista de la Universidad de Buenos Aires", 5ª época, año I, número 1, marzo 1956, pág. 18).

Confiar en el hombre

"En el siglo pasado, Tocqueville veía en esto un rasgo esencial, si no el fundamental, del Nuevo Mundo: «Cada individuo, sea quien sea, posee el grado de razón necesario para poder dirigirse hacia las cosas que exclusivamente le interesan: ésta es la gran máxima en que se apoya la sociedad civil y política»." (Jean-Jacques Servan-Schreiber, *El desafío americano,* 10ª edición, Plaza & Janés, Barcelona, 1968, pág. 289).

"En todas las profesiones existen hombres cuyo rendimiento sería incomparable si se les permitiese una mayor iniciativa; si se les diese, junto a mayores responsabilidades, la ocasión de aprender, de imaginar, de actuar. Pero no basta invertir en materia gris. Además, hay que dejar de comprimirla por miedo al mal uso que podría hacerse de ella. Este miedo empieza a manifestarse a través de la crisis del sistema administrativo, caracterizado por el temor de delegar. Este miedo ha moldeado las estructuras, ha motivado procedimientos, ha dictado comportamientos. Hoy es causa del desquiciamiento de sectores enteros, cuya gestión corriente es motivo de escándalo, en comparación con las normas

de los países más avanzados." (*Ibid.,* pág. 296). "Lo que importa es la voluntad de liberar la iniciativa, de confiar en el hombre, en todos los niveles." *(Ibid.,* pág. 301).

Propósito frustrado

El gobierno de la Revolución Libertadora comprendió, sin duda, la naturaleza de nuestros males políticos. Declaró necesario considerar la reforma parcial de la Constitución y al efecto convocó una convención reformadora por decreto 3.838 ("B. O." del 16/IV/1957), para que resolviera al respecto, con el fin de asegurar: *a)* El establecimiento del régimen electoral más adecuado; *b)* El afianzamiento del sistema federal de gobierno; *c)* El afianzamiento de la libertad individual y de expresión y de los derechos individuales y sociales; *d)* El fortalecimiento de las autonomías municipales; *e)* El equilibrio interno entre los poderes del Gobierno Federal, dando al Legislativo independencia funcional y poder de control, y fijando las facultades del Ejecutivo, inclusive en la designación y remoción de los empleados públicos. El robustecimiento integral del Judicial; *f)* El régimen adecuado de dominio y explotación de las fuentes naturales de energía. Están aquí comprendidos, en nuestra opinión, todos los problemas y asuntos que, en los hechos, desnaturalizaron el espíritu de nuestra Carta Magna desde su advenimiento.

"Los temas planteados en la convocatoria responden exclusivamente al propósito de que la Nación pueda recuperar su estabilidad institucional en la armónica conjunción de tres equilibrios fundamentales: —El de los tres poderes de la Nación, para que no exista oportunidad alguna de despotismos legales que afecten la forma republicana de gobierno; —El del poder nacional con los poderes provinciales, para que, asegurado el federalismo, quede garantizada la democracia; —El de las atribuciones del Estado con los derechos del pueblo, para reforzar las dignidades individuales y sociales de la libertad, y el respeto de las garantías personales y patrimoniales" (Presidente provisional PEDRO EUGENIO ARAMBURU, mensaje a la Convención, 31/VIII/1957, *Diario de Sesiones de la Convención Nacional Constituyente,* año 1957, Imp. del Congreso de la Nación, 1958, pg. 114, t. I).

El propósito prosperó sólo parcialmente (reforma de los artículos 14 y 67 inc. 11). Durante las sesiones se presentaron, sin embargo, numerosos proyectos de reformas, que abarcaban los puntos de la convocatoria *(Ibid.,* t. I y II).

Proyectos de leyes reglamentarias

En realidad, las sabias palabras de los autores de la reforma de 1860

hallaron algún eco —a lo largo del tiempo— en numerosos proyectos de leyes reglamentando las intervenciones federales, el estado de sitio, etc.; pero nunca alcanzaron sanción definitiva y la legislación se siguió dando para cada caso en particular. Llegado, pues, éste, se procedió siempre de acuerdo a las circunstancias o conveniencias del momento. Tales actos de gobierno no fueron, entonces, "fundados en ley anterior al hecho". Es decir, gobierno de los hombres, no de las leyes...

De entre esos proyectos se destaca el que, con fecha 22 de setiembre de 1932, remitiera al Congreso el Poder Ejecutivo reglamentando los artículos 5° y 6° de la Constitución. Tuvo entrada en el Senado ese mismo día; pero como, transcurrido el tiempo, no hubiera recibido sanción, el mismo P.E. lo reprodujo el 26 de junio de 1934, sin que tampoco prosperara. El propio Dr. Matienzo, por esos días senador nacional, tuvo activa intervención en una formulación de ese tipo.

En el mensaje que acompañó al proyecto de ley permanente, firmado por el presidente Justo y el ministro del interior Melo, se dice, entre otras cosas:

"En esta hora de nuestra vida institucional, ... el ambiente es altamente propicio para rectificar errores y colocar una nueva barrera que contenga los excesos de poder que acusan muchas de las 131 intervenciones, total a que ascienelen Las ordenadas por leyes y decretos".

"El sistema ele leyes ocasionales que se viene practicanelo en materia de intervenciones y que ha dado lugar a la sanción de cuarenta y elos leyes ciesele 1853, hasta el presente, no armoniza con el sano criterio de gobierno que propiciara el presidente Sarmiento en el mensaje del 30 de julio de 1869, de establecer en una ley general, con prescindencia de intereses políticos del momento, para presidentes y congresos actuales y futuros el límite de su acción y facultades constitucionales"... *(Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores,* Congreso Nacional, año 1932, t. II, pg. 304).

¿Por qué "lo más" y no "lo menos"?

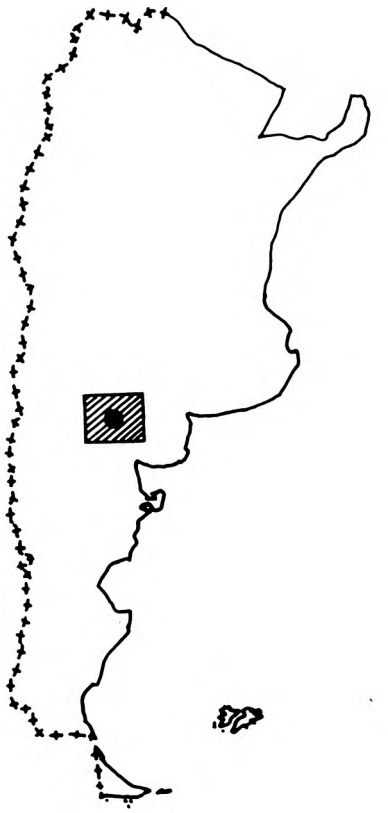
Concretamente: Todos nuestros acuciantes problemas, aquí resumidos —e inclusive algunos de los no fundamentales que se han echado a rodar en estos tiempos— encuentran positiva solución complementando con leyes los preceptos constitucionales conculcados; lo que permite, además, una periódica adecuación a las "circunstancias cambiantes de la evolución política".

En las actuales circunstancias, creemos mucho más fructífera y llena de trascendentes posibilidades una obra de legislar sobre los preceptos constitucionales vigentes que la de cambiar a éstos. Por otra parte,

se carecería de justificación histórica por intentar "lo más", que es la reforma, sin antes haber satisfecho "lo menos", que es la legislación "para poner en ejercicio los poderes".

La experiencia argentina muestra que los gobiernos constitucionales que sucedieron en cada caso a los de facto, avalaron con fuerza de ley aquella legislación constructiva que éstos les legaron; y "la experiencia de la humanidad demuestra que mejor es el gobierno de las leyes que el de los hombres, y para que gobiernen las leyes se han adoptado las constituciones escritas. El pueblo argentino se dio la Constitución vigente, apenas se libertó de la tiranía de Rosas. Con ello ha adquirido el respeto de las naciones del mundo; pero no ha conseguido asegurar que su espíritu sea acatado lealmente por los gobernantes" (Matienzo, *La revolución*. .. *op. cit.,* pg. 53).

Las Fuerzas Armadas tienen, en su "Ley Orgánica", un ejemplo de la forma en que se ha legislado, parcialmente al menos, el mandamiento constitucional del artículo 21: "Todo ciudadano está obligado a armarse en defensa de la Patria y de esta Constitución".



¿Trasladar la Capital Federal? ¿Adonde?

Por el Doctor
ADOLFO D. HOLMBERG

El autor ha enviado al señor Presidente de la Nación el texto del presente estudio que, piensa, puede contribuir al bien de la Patria.

A. Introducción

]. — Buenos Aires ha cumplido su destino histórico de capital-puerto del Virreinato, de la Revolución y de la Organización. Los bienes prometidos por la federalización de 1880 se han agotado hace tiempo; ahora Buenos Aires, capital-puerto, por su esencial excentricidad, su voraz gravitación, su irresistida tiranía, es el mayor de los males de la Patria: el desequilibrio político, demográfico, económico, social.

2. — Va ganando altura y claridad en la conciencia política del país la convicción de que temprano o tarde —pero inevitablemente— la capital federal habrá de ser trasladada al interior, a una posición central en la geografía de la República. La cavilación, sin respuesta todavía, se define por esta voz: ¿Adonde?

B. Lo que no deberá ser la futura capital federal

a) Ciudad-puerto marítimo;

b) Ciudad industrial;

c) Ciudad populosa de más de un millón de personas.

C. Criterio para la elección del nuevo asiento

El criterio para la elección es doble: Posición central, allí donde se satisfagan las tres necesidades primordiales, básicas, de una concentración urbana de un millón de personas:

— Agua en abundancia

— Energía en abundancia

— Circunstancia vegetal y animal de extensión suficiente y de óptima potencialidad.

D. Lo que deberá ser la capital federal futura

a) Ciudad-gobierno central exclusivamente: de administración, de banca, de educación, de cultura;

b) Ciudad-organismo urbano sabia y funcionalmente diferenciado y coordinado;

c) Ciudad-centro de comunicaciones radiales a todos los rumbos;

d) Ciudad-jardín, ambiente incontaminado, aire puro, ciclo claro;

e) Ciudad nueva, totalmente nueva, edificada en tierra rasa, baldía a partir de cero.

E. Ciudades satélites

Una corona de satélites de radio no menor de 30 ni mayor de 50 Km habrá de proveerla de los bastimentos industriales livianos, como ser de construcción, de indumentaria, de mueblería, de imprenta, de conservería, etc.

F. Síntesis

En síntesis, la capital federal futura ha de ser, por el espíritu y la función, una Washington; por la posición geográfica, una Brasilia... Central como Madrid, como Viena, como Moscú, como Bogotá, como México.

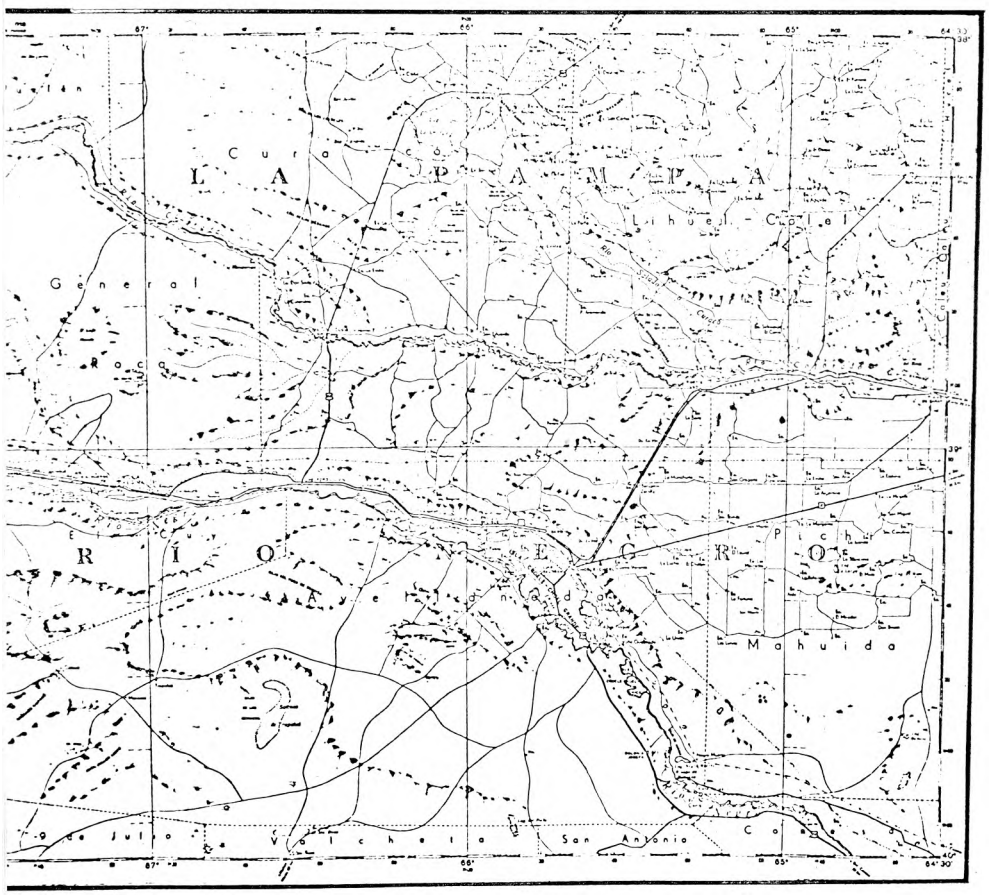
G. ¿Dónde asentar la capital federal?

1. — En la geografía argentina hay solamente una región que reúne las condiciones básicas, primordiales, exigidas: posición central, agua abundante, energía abundante, potencialidad vegetal y animal:

Es la comprendida entre el curso medio del río Colorado y el curso medio del río Negro, donde ambos ríos padres se acodan en sentido contrario avanzando el uno hacia el otro hasta una distancia de entre 30 y 40 Km: angostura cuadrilátera —40 x 50 Km— entre los meridianos de La Japonesa y de Chimpay (¿o Darwin?) y los ríos padres, donde se cruza el paralelo 39° latitud S. con el meridiano 66° longitud O., a casi igual distancia del paralelo 22° y del paralelo 55°, a casi igual distancia del mar y de la cordillera.

En el centro geográfico de la República, al Este del Neuquén, tierra de promisión para tres millones de almas bien templadas; al Norte de la futura gran zona industrial norpatagónica; al Norte del Somuncura, la alta meseta sospechadamente ferrífera; al Noroeste de Valcheta y de Sierras Grandes, la acuciosa esperanza nacional; traspaís de dos de los puertos atlánticos cuya construcción reclama nuestro destino: Viedma, en la boca del río Negro, y San Antonio Oeste, sobre el golfo San Matías, rico en pesca fina, abierto al océano y a la gran pesca migradora de altura.

2. — Al fin previsto y necesario no hay región igual a ella en la República: no la encarta territorialmente el Comahue, la implica, sí, hidráulicamente la potestad tuitiva del Chocón; la atraviesan de Oeste a Este el oleoducto y el gasoducto subterráneo eferentes del yacimiento de Plaza Huincul; allá estará en buen lugar la capital federal del por-



venir argentino, y por añadidura se abrirá al poblamiento, a lo largo de dos ríos padres, una zona de concentración demográfica que al par que rivalice y equilibre la dominante gravitación de la zona de concentración demográfica El Plata—Paraná, proyectará su tutela bienhechora sobre las tierras patagónicas.

H. Comunicaciones del asiento presentido

a) Distancias a vuelo de pájaro del cruce del meridiano 66° con el paralelo 39°:

Mendoza.....	680 Km
San Luis.....	600 „
Córdoba.....	820 „
Resistencia.....	1.480 „
Santa Fe.....	920 „
Buenos Aires.....	840 „
Bahía Blanca.....	380 „
Sierras Grandes.....	240 „
Colonia Sarmiento	800 „
Cordillera de los Andes	380 „
Neuquén.....	200 „

b) Línea existente: Buenos Aires - Neuquén - Bariloche. Servida por aire y por tierra.

c) A estudiar y construir:

1° Vinculaciones ferroviarias y viales con las capitales de las provincias y empalmes con las redes ferroviarias y camineras actuales;

2° Servicios aéreos de cabotaje interno y servicios internacionales;

3° Navegación fluvial por los dos ríos padres dragados, canalizados, normalizados.

I- Objeciones

1. — La idea propuesta suscita objeciones:

Se dice: “La elegida es tierra desolada”. ¡Lo es!

Se dice: “La elegida es tierra de vientos”. ¡Lo es!

Se dice: “Obra costosa!”

2. — Es tierra desolada y lo será mientras el riego y la sabiduría agraria no transformen 1.000.000 de ha por lo menos de suelos potencial-

mente ricos de los valles y terrazas rionegrenses. Es la promesa irremisible del Chocón-Cerros Colorados.

Es tierra de vientos; lo es, pero no más que las tierras vecinas donde ya vive y prospera el trabajo; de todos modos, el buen gobierno del agua domada permitirá cruzar los rumbos de los vientos predominantes con cortinas de bosques antivientos y al amparo de ellas inundar bajos coleccionando aguas en lagos artificiales, generadores de mesoclimas locales.

3. — Será obra de alto costo en dinero, en tiempo, en trabajo: ¡sin duda! Empero, ni tanto como reconstruir Europa o levantar el *combinat* Magnitogorsk en los Urales o Brasilia en la alta meseta brasileña; ni tanto siquiera como la presa Chocón—Cerros Colorados. No más ciertamente que el reacomodamiento y el reacondicionamiento sin fin de Buenos Aires. Será obra costosa; mas tales serán sus rendimientos políticos, sociales y económicos, que premiará con creces la ingente expensa y la esforzada realización.

≠

En el centro del territorio, sobre el cruce del paralelo 39° y el meridiano 66°, en tierra mesopotámica, fuere —centro de gravedad en el deslinde entre las tierras argentinas en realización y las tierras argentinas a realizar— la bien ubicada Capital Federal de la República renacida y reequilibrada.

Origen y Evolución de las Obras Sociales

Por el Capitán de Navío Médico
ANTONIO OSCAR ETCHEVERRY

El autor ha dividido este trabajo en tres capítulos, tratando de sintetizar la historia de lo que puede llamarse a justo título "obra social" de la humanidad, desde la antigüedad a nuestros días, y en este último aspecto, lo realizado en otros países y en el nuestro.

I. - Breve historia de la medicina

Literalmente, *obra social* es todo acto realizado en bien de los semejantes. Históricamente, obras sociales fueron todas las realizaciones prácticas mediante las cuales ciertas personas, grupos o comunidades concretaron beneficios en favor de otros grupos sociales desvalidos o desamparados, como ser niños expósitos o huérfanos, madres viudas o solteras, ancianos, enfermos, lisiados, etc.

De este tipo de obras, provenientes de sentimientos de amor al prójimo, generosidad, abnegación, filantropía o caridad, únicamente la medicina existió desde los tiempos más remotos, una medicina mágica o creencial y una rudimentaria cirugía, de las que hay constancias en el Código de Hamurabi, de los asirios, en los papiros de Ebers, de los egipcios y en otros documentos. En Grecia, la medicina se practicaba en los llamados *esculapiones* o templos de Esculapio, ubicados generalmente en lugares hermosos, frente al mar azul o entre colinas próximas a una cascada, en los que se daba gran importancia a la purificación o *catarsis* como etapa previa imprescindible para la curación. Llegó a su apogeo con Hipócrates, Alcmeón de Crotona y otros grandes médicos en el siglo V antes de Cristo. Pero en general esta medicina de la antigüedad estaba reservada a una minoría (la corte, el clero, los militares, los comerciantes); el sector mayoritario, constituido por la plebe y *los* esclavos, vivía en la ignorancia y la abyección y prácticamente no tenía acceso a ella. Los griegos, a partir de Sócrates, cultivaron la razón, pero no la compasión ni la misericordia, instauradas por el cristianismo. Para muchas religiones antiguas las vacas y otros animales eran sagrados; el ser humano, no. No olvidemos que los griegos, padres de la filosofía y amantes de la belleza, tenían tal horror a la fealdad que en Esparta arrojaban a los niños deformes o inservibles desde lo alto del monte Taigeto para que se desnucaran; los romanos, fundadores del

derecho civil, hacían sin embargo lo propio desde la roca Tarpeya con los traidores y los delincuentes.

Después de Cristo, muy lentamente, las cosas fueron cambiando. El sentido de la caridad se fue extendiendo y, durante la época feudal, cristalizó en obras de asistencia y protección a los desvalidos y dolientes. Estas obras fueron principalmente de carácter médico, llevadas a la práctica por religiosos y religiosas. Durante toda la Edad Media, la medicina científica, que había nacido en Grecia con Hipócrates, se extendió luego alrededor del Mediterráneo por el imperio romano, Israel y los países árabes; estos últimos, al invadir España, la trajeron de nuevo a Europa y pronto se refugió en los conventos, enriquecida con ios aportes de Galeno, la farmacopea arábiga y la sabiduría de Avicena, Averroes y otros. Éste fue el primer progreso humanitario. Los primeros hospitales, tal como los entendemos hoy, nacieron en los conventos, donde los monjes (únicos depositarios de los conocimientos médicos de la antigüedad, que pacientemente traducían en textos de pergamino manuscritos) los aplicaban gratuita y abnegadamente a los peregrinos, los enfermos, los heridos, los inválidos, los ancianos y los niños. Aparecieron también los primeros leprosarios y los lazaretos para ios afectados de peste, viruela, sífilis y el *fuego sagrado de San Antonio,* que no era otra cosa que lo que hoy conocemos con el nombre de ergotismo, producido por la alimentación con pan de centeno infestado por un hongo patógeno. En los conventos se cultivaban plantas medicinales para preparar ungüentos y emplastos, se aplicaba la balneoterapia y se utilizaban agujas, lancetas, pinzas odontológicas y un variado instrumental quirúrgico. La orden de los Hospitalarios del Espíritu Santo, de Montpellier, en el siglo XII, tenía un hospital para 1.600 enfermos, atendidos por 200 monjes-enfermeros. La orden de San Antonio, en Francia, llegó a tener 400 hospitales en otros tantos conventos. Los dominicos y franciscanos se distinguieron mucho por su esmerada atención de los enfermos. San Francisco de Asís curaba personalmente a los leprosos. La primera caja de préstamos, llamada Monte Pío o Monte de Piedad, fue fundada por los franciscanos en Perugia, en 1462, para proteger de los usureros a los necesitados. Las propias iglesias atendidas por el clero jerárquico emplazaron alojamientos en los atrios, llamados *xenodocios,* para atender con recursos eclesiásticos a peregrinos o pobres. No faltaron precursoras de las médicas actuales. Hildegarda, abadesa de Bingen, en Alemania, hacia 1140, escribió un tratado de medicina llamado *Physica,* donde estudia las causas y la cura de muchas enfermedades y dedica capítulos a la fisiognómica y a la eugenesia, recomendando mucho la selección del cónyuge en relación con la reproducción y la herencia de rasgos físicos y caracterológicos indeseables.

En los conventos de religiosas funcionaron durante siglos las *créches* o pesebres, precursores de las guarderías, donde pequeños niños pobres

recibían alimentación y cuidados durante el día, y también los famosos *tornos,* especie de armarios giratorios empotrados en los muros, donde madres solteras u otras podían depositar un recién nacido, tocar una campana y alejarse sin ser vistas, con la seguridad de que el niño sería cuidadosamente criado.

Los pacientes que más demoraron en ser tratados humanamente fueron los enfermos mentales. Durante todo el medioevo se los consideró embrujados, hechizados o poseídos por el demonio y, en consecuencia, fueron encadenados, engrillados, flagelados y aun quemados vivos. La primera legislación referente a los *lunáticos* (como aún se los llama en inglés) apareció en Inglaterra en 1320 y disponía que todas sus propiedades y pertenencias pasaron a los fondos de la Corona. A partir de 1403 comenzó a confinarse a los insanos, en Londres, en un hospicio donde se los mantenía con chalecos de fuerza, casi sin comer y sometidos a sangrías periódicas, sanguijuelas, purgantes y triacas disparatadas. La gran revolución humanista para los insanos comenzó en Francia con Pinel recién en 1792, seguido luego por Esquirol: se prohibieron las cadenas y se instauró la laborterapia y otros progresos. Pero la legislación moderna referente a los alienados llegó, a partir de 1850, por los incansables afanes de la extraordinaria filántropa norteamericana Dorotea Lynde Dix, cuya prédica y resultados se extendieron pronto por Europa.

La enseñanza y la asistencia medicas, refugiadas en los conventos, con los caracteres ya señalados, se mantuvieron estables durante toda la época feudal, porque la Iglesia era la institución dominante y la concepción del mundo era teocéntrica. Si bien bajo su influjo se desarrolló un sentimiento de beneficencia, los conocimientos y la asistencia médica permanecieron estancados. Recién hacia los siglos XII y XIII, con la aparición de la escolástica y la fundación de las primeras universidades, se infiltró en Europa un espíritu renovador.

Se produjo también una apertura de los dogmas teológicos por influencia del redescubrimiento de la filosofía de Aristóteles, de los neoplatónicos y de los filósofos árabes y judíos, cuidadosamente traducidos por ilustres clérigos. Los epígonos del movimiento renovador fueron Tomás de Aquino (el Doctor Angélico), Alberto Magno y Alejandro von Hales, con la Universidad de París, hacia 1170, quienes fueron seguidos muy pronto por otros en las restantes universidades nacientes: Coimbra, Salerno, Bolonia, Salamanca, Montpellier, Lovaina y Oxford.

Después de algunas vicisitudes, la enseñanza de la medicina entró en las universidades como ciencia principal, como una de las *facultas* de la universidad, detrás del derecho canónico y del derecho romano, pero antes de las artes. Naturalmente, era al principio una medicina impregnada de metafísica y aun de formalismo, a tal punto que maestros y discípulos de la Facultad de Medicina de París tenían que perte-

necer a las clases intelectuales, someterse al celibato y usar tonsura, en evidente contraste con el sentido pragmático de la medicina. Poco después, Rogelio Bacon y Alberto Magno abrieron el camino a la observación naturalista y a la experiencia. Pero la enseñanza siguió siendo fundamentalmente teórica: los profesores repetían hasta el cansancio las enseñanzas de Hipócrates, Dioscórides, Galeno, Averroes y otros, y eran llamados *leyentes* porque se limitaban a leer y comentar frente a los alumnos pesados códices, de tapas metálicas, retenidos con cadenas. Dos siglos más tarde se añadió la enseñanza práctica de la anatomía, con disecciones de cerdos y carneros, y de la clínica y la cirugía en los primeros hospitales-escuela, donde los profesores, además de dar clase a los alumnos, debían atender gratuitamente a los enfermos pobres, según disponían los estatutos reales. Para dar una idea de ciertos hospitales-escuela citaremos el anexo a la Universidad de Coimbra, Portugal, una de las más antiguas de Europa, que en 1508 sólo disponía de 17 camas, 7 para mujeres y 10 para hombres, de las cuales 5 para sifilíticos. Los conceptos modernos de la anatomía, revelados por Vesalio, y de la fisiología, revelados por Harvey y Servet, fueron tenazmente resistidos por los profesores, aferrados a Galeno. El famoso Paracelso, en 1527, hubo de reaccionar violentamente contra Galeno y Avicena, quemando sus libros en la plaza pública; a él se debe la introducción en medicina de la concepción químico-biológica, que habría de tener insospechadas consecuencias.

Desde el Renacimiento hasta el siglo XIX, la medicina se fue enriqueciendo progresivamente con los aportes de naturalistas, biólogos, fisiólogos, patólogos, neurólogos, etc., fundados cada vez más en observaciones y experiencias según el método de las ciencias naturales. Pero, básicamente, hasta fines del siglo pasado fue exclusivamente asistencial e individualista. Sólo a raíz de los descubrimientos y conceptos de Pasteur y el avance vertiginoso de la microbiología surgieron, tímidamente primero, arrolladoramente después, dos consecuencias que dieron origen a otras tantas disciplinas médicas fundamentales, prácticamente desconocidas hasta entonces: la *medicina preventiva* —que en rigor había nacido un siglo antes con Jenner, al descubrir la vacuna antivariólica— y la *higiene,* que abarca la higiene individual, la higiene industrial, la higiene colectiva y la higiene social. De una y otra se desprendieron la antisepsia y la asepsia, que juntamente con la anestesia, revolucionaron la cirugía; las inmunizaciones y la profilaxis; el aseo personal y las instalaciones sanitarias urbanas; la noción de contagio y de enfermedades transmisibles; la epidemiología y las medidas de prevención antiepidémicas; el combate contra las endemias y la prevención de las enfermedades y plagas sociales (tuberculosis, venéreas, lepra, cáncer, Chagas, paludismo, fiebre amarilla, cólera, peste, rabia, parasitosis diversas, etc.). En la actualidad se pretende, además, combatir el alcoholismo y otras

"adicciones", el ruido, la contaminación del aire, el hacinamiento urbano, etcétera.

De esta manera, hace aproximadamente un siglo se introdujo en la medicina una *concepción sanitarista*, totalmente novedosa, favorecida por la eclosión científico-tecnológica. En otros términos: el objeto de la medicina ya no fue curar la enfermedad, cohibir la hemorragia o aliviar el dolor, sino *conservar la salud.* La salud es —de acuerdo con la concepción antropológica actual, que considera al hombre como una totalidad bio-psico-social— "el estado de bienestar físico, psíquico y social", según la conocida definición de la Organización Mundial de la Salud. Esta concepción implica una doble apertura en la medicina moderna: por un lado una apertura hacia la vertiente psicológica del hombre frente a sus relaciones interpersonales y, por otro, una *apertura social* frente al problema de la salud en la totalidad de la población mundial. Lo cual significa, en la práctica, una serie de problemas y dificultades de orden médico, económico, político y aun religioso que las tornan poco menos que irrealizables para la muchedumbre humana, en vías de constante crecimiento y con un promedio de vida tres veces mayor que el de hace tres siglos. Sólo en cuanto al aspecto nutritivo, es bien sabido que un tercio de la población mundial está francamente subalimentado. Otro tanto pasa con la vivienda, la educación, la salud mental, etc.

IL-La revolución industrial y sus consecuencias

El hombre vive dinámicamente incluido en una sociedad de la que es, al mismo tiempo, motor energético o pieza fundamental del desarrollo económico, por una parte, y por otra, consumidor de los bienes materiales y culturales que la propia sociedad le brinda. Por eso, la salud de cada uno de sus miembros no es sólo un bien para él mismo, sino el bien prioritario entre los bienes económicos y sociales. El individuo mantiene con la sociedad en que vive una interdependencia mutua, similar a la que las células, los tejidos y los órganos mantienen con la unidad integrada que es el organismo psico-físico humano, donde cada función contribuye a la salud del todo y el todo regula el equilibrio de cada función. Así lo han comprendido todas las naciones que se preocupan por el bienestar de su población.

La ciencia y la tecnología determinaron durante los últimos 200 años una revolución total en la estructura económica, social y jurídica de la humanidad. Salvo ciertos núcleos de población —que viven aún en forma muy primitiva, muy próxima a la de la era neolítica en pleno siglo de la fisión del átomo, de la transmisión vía satélite y de los alunizajes—, el resto ha sufrido una transformación tremenda, que comenzó con la máquina de vapor inventada por Watt hacia 1780 y está muy lejos

cíe haber terminado. Por entonces nació el maqumismo, que revolucionó el medio social, la industria y la economía. De una sociedad en gran parte rural, patriarcal, artesanal y religiosa, que producía bienes en escala menor, se pasó a una sociedad industrial, en su mayor parte urbana, materialista, con escaso interés general por los valores espirituales, que produce bienes en escala masiva. Se produjo una explosión demográfica mundial. Sólo Europa, cuya población había permanecido estable durante 12 siglos, la triplicó en poco más de 100 años, según el dato citado por Ortega y Gasset en su profético libro *La rebelión de las masas,* escrito en 1928.

A raíz de la revolución industrial y de la creciente producción en gran escala, un porcentaje infinitamente mayor de gente tiene acceso a bienes que antes estaban reservados a unos pocos. De la concepción política monárquica u oligárquica se pasó a la concepción democrática o hiperdemocrática, o sea el imperio político de las masas (Ortega). De una humanidad que vivía en grupos aislados, en sus $^{9}/_{10}$ partes analfabeta, se pasó a una sociedad informada al día o al minuto de lo que pasa en todo el mundo, cuyo índice de analfabetismo está por debajo del 10 % y cuyos medios de comunicación son cada vez más perfectos: ferrocarril, navegación, aviación, correo, radiotelegrafía, radiotelefonía, periodismo, cine, televisión, etc. De una sociedad que aceptaba inocentemente la beneficencia de los opulentos se pasó a una sociedad de personas jurídicas, que exige sus *derechos humanos,* a veces violentamente: derecho a liberarse de la necesidad, derecho al trabajo según normas legales, derecho a la educación con iguales posibilidades para todos, derecho al placer y al descanso, derecho a la vivienda decorosa, derecho a la salud, derecho a la seguridad frente a todo riesgo y derecho a la participación en la conducción político-económica. Es una sociedad donde, entre otras cosas, se produjo la emancipación de numerosas naciones nuevas, la disputa bélica de gigantescos intereses en juego, la quiebra de grandes imperios y de estructuras económico-sociales que parecían inconmovibles, la emancipación de la mujer y de la juventud, la ruptura de las escalas tradicionales de valores, la irrupción vertical de las masas y su acceso a la participación en todo el ámbito de la cultura humana. No sabemos aún si todo fue para bien, pero así es el nuevo orden histórico.

Esta sociedad contemporánea, que nació del maqumismo y del industrialismo originados en el siglo XVIII, está afirmada sobre tres pilares éticos o fundamentos filosóficos sobre los que se apoya a su vez la estructura del Estado: uno de carácter político, la democracia, otro de carácter jurídico, el Estado de derecho, y otro de carácter económico, el Estado social. Este último, el más reciente de los tres, nació de la necesidad de vivir en comunidades donde es patente la mutua interdependencia de cada grupo social y cada familia, frente a los factores eco-

nómicos, laborales, asistenciales, de vivienda, de transporte, de prevención, etc. La medicina, entre otras ciencias, puso su arte al servicio de los grandes grupos sociales, de la misma manera que lo puso el derecho, la educación, la economía, la arquitectura, el urbanismo, la ingeniería, etcétera.

En síntesis, como dice Cole, "nuestra civilización occidental contemporánea es un subproducto del industrialismo, que nació a su vez del acelerado desarrollo científico-técnico". Cualesquiera hayan sido los eventos político-económicos y jurídicos que se sucedieron en los últimos dos siglos, el origen y fundamento de la transformación social fue, en todos los países, la producción industrial en escala masiva.

Antes del maquinismo existía en toda Europa una masa de pobreza hacinada y pestilente, donde pululaban las enfermedades, los vicios, el alcoholismo y la delincuencia. La vida de los labradores y artesanos era mísera y servil bajo la férula del amo. No existía legislación social protectora. Al comienzo de la era industrial, se produjo una vasta desocupación en el campo y un hacinamiento sucio en las ciudades, con horarios de trabajo increíblemente largos, paga ínfima, alza de precios y ocupación de niños y mujeres. La condición social y económica de los trabajadores (mineros, agricultores, textiles, metalúrgicos, etc.) seguía siendo miserable. Las cosas empezaron a cambiar y se superaron los más graves problemas recién en la segunda mitad del siglo XIX; fueron apareciendo progresivas modificaciones de la estructura política, social, económica y jurídica del Estado, que cristalizaron en una legislación más razonable y equitativa en la pugna entablada entre el capital y el trabajo.

No es posible ni siquiera esbozar las corrientes de pensamiento y los movimientos sociales, políticos y económicos que se sucedieron en los diversos países hasta desembocar en la concepción del Estado social. Desde el iluminismo francés y los enciclopedistas hasta la actualidad, la evolución filosófica de la organización social, económica, política y jurídica del Estado ha sido tan grande y variada, que sería vana pretensión intentar una sinopsis. La *Enciclopedia Británica* dedica casi 100 páginas de apretada escritura a sintetizar la historia y el desarrollo de los conocimientos sobre antropología social, bienestar social, seguridad social, economía política, socialismo, sociología humana, doctrina social de la Iglesia, servicios sociales, etc. Son disciplinas que están en el orden del día y cuyo dominio exige una extensa cultura especializada. Muchos hablan, pero pocos son los que saben. En ningún campo como en éste es fácil elaborar teorías, pero muy difícil probarlas y ejecutarlas. En la mayoría de las concepciones sociales, se trata más de una metodología propuesta que de resultados prácticos de validez universal, a la inversa de lo que sucede en las ciencias naturales. O, como dice Keynes, "es un método más que una doctrina, un aparato mental, una técnica

del pensamiento, que ayuda a quien lo posee a extraer correctas conclusiones."

Nos limitaremos, pues, a algunos conceptos básicos:

Se entienden por "Estados sociales" (no "socialistas") a los que orientan su política, canalizan la mayor parte de sus recursos económicos y dictan una apropiada legislación con el fin prioritario de lograr el bienestar social.

Bienestar social es el propósito y el resultado, según se mire, de las previsiones y los actos de gobierno y de la actividad privada, tendientes a mejorar el *status* económico de la comunidad, haciendo que los ingresos de cada familia sean justos y disponiendo adecuada cobertura para darles seguridad y protección frente a todas las emergencias naturales: alimentación, educación, casamiento, nacimientos, familia numerosa, vivienda, escolaridad en los tres niveles, desempleo, enfermedad, invalidez, vejez, fallecimiento, descanso \ recreación, etc.

Seguridad social, finalmente, es un sistema institucional de derecho público, destinado a dar protección contra los riesgos que amenazan a los asalariados y otros sectores de población, mediante seguros sociales: seguro de accidentes de trabajo, seguro de enfermedad, seguro de maternidad, seguro de invalidez, seguro de vejez, seguro de desempleo y seguro de vivienda. Pueden ser obligatorios o voluntarios.

Todas las naciones modernas han desarrollado o pretenden lograr, en la medida de sus posibilidades económicas, sistemas de bienestar social. En la era preindustrial era el propio grupo familiar el que se ocupaba de proteger la infancia, la educación, la enfermedad o la ancianidad; lo que ocurriera en la familia en cuanto a nutrición, número de hijos, desempleo, desajuste social, etc., era de su exclusiva incumbencia. A partir de la era industrial, después de enormes forcejeos, el concepto cambió y la sociedad y el Estado comenzaron a proveer sustitutos de los cuidados familiares en forma de *servicios sociales* de muy diverso tipo. La historia de los servicios sociales comienza en Inglaterra, en la segunda mitad del siglo XVIII, con la famosa *ley de pobres,* que en realidad era sólo una defensa de la burguesía y de la nobleza contra la situación abyecta de los llamados "pobres". Hacia 1824, en los Estados Unidos, y diez años después en Inglaterra, la interpretación cambió totalmente, por influencia de las ideas del socialismo francés (Proudhon, Saint-Simon, Buchez y otros). Se entendió la verdadera naturaleza de la pobreza y el papel que le correspondía al Estado. En 1834, la ley de pobres fue derogada y apareció la primera legislación restrictiva de los horarios prolongados, del trabajo infantil y femenino, la de las inspecciones de fábricas, etc. Curiosamente, estas primeras leyes sociales sirvieron de estímulo a la acción social voluntaria de origen privado, mediante el desarrollo de *instituciones de beneficencia,* organizadas y

activas, enraizadas en la más pura tradición cristiana. En los Estados Unidos, por ejemplo, se desarrolló la llamada *filantropía científica*, que organizó escuelas, maternidades, hogares, museos, universidades, fundaciones para investigación científica, premios, becas, etc.

Poco a poco, la toma de conciencia pública por un lado, la presión de las organizaciones obreras y la beneficencia privada por otro, determinaron la promulgación de leyes cada vez más humanitarias y equitativas, que significaron un positivo adelanto en el bienestar social. El ingreso de los *trade unions* en la Cámara de los Comunes, en 1874, origen del actual partido laborista, motivó en Inglaterra el perfeccionamiento de la legislación laboral y protectora. Francia, país de origen de los *derechos del hombre,* demoró más en instaurarla. La Iglesia, bastante tardíamente y acuciada por la amenazante rebelión sindicalista, comunista y anarquista, optó por la prédica en favor de los asalariados, como lo demuestra la publicación de la encíclica *Rerum novarum*, en 1891, donde León XIII reclama mejores condiciones para la jornada de trabajo, descanso semanal, derecho de asociación laboral, prohibición del trabajo infantil y redistribución de la riqueza. Surgieron también las ideas del *socialismo cristiano,* entre los católicos, y del *evangelio social* entre los protestantes.

En el siglo XX, los partidos políticos socialistas y la presión de los sindicatos lograron consolidar instituciones estables y una acción positiva del Estado en favor de una legislación más favorable para las condiciones de vida y de trabajo. De las antiguas sociedades de socorros mutuos surgió el mutualismo y el cooperativismo. Se establecieron impuestos y cargas fiscales sobre actividades lucrativas y artículos suntuarios, que permitieron subsidiar la maternidad, las familias numerosas, los accidentes de trabajo, las enfermedades profesionales y prolongadas, la jubilación de ciertos sectores de trabajo, etc. La Iglesia se alineó con los países defensores de la propiedad individual y la libertad, pero propendiendo al bienestar colectivo, como lo prueban las encíclicas de Pío XI, en 1931, *Quadragesimo anno*; de Juan XXIII, en 1961, *Mater et magistro,* y de Pablo VI, en 1965, *Populorum progressio.*

Antes de la mitad del siglo, en varios países de Europa y América se instauraron, mediante apropiada legislación y con características propias en cada país, diversos sistemas de *Seguridad social,* que merecieron la aprobación de las organizaciones sindicales. El primero que instituyó un seguro social obligatorio, organizado por el Estado, fue Bismarck, el famoso "canciller de hierro" alemán, en 1883, quien hizo más equitativas las cargas fiscales e impuso que hasta los pobres pagaran para ayudar a los pobres. Otros países lo imitaron y poco después nació la idea del *Estado social.* En la actualidad puede definirse como tal a una estructura económico-jurídica que canalice alrededor del 20 % de sus

recursos tributarios en beneficio de la colectividad, con objeto de dar adecuada cobertura contra los riesgos y la inseguridad inherentes al industrialismo urbano y rural, al mismo tiempo que asegurar la infraestructura material mediante la estatización de industrias básicas (siderurgia, transportes, comunicaciones, petroquímica, etc.).

No hay duela de que las ideas de Karl Marx, expuestas en *Manifiesto comunista* (1848) y *El capital* (1867), tuvieron enorme influencia entre los ideólogos y políticos socialistas finiseculares, que a su vez gravitaron en la legislación social de las democracias occidentales, como acabamos de ver. Pero Marx era partidario de la *dictadura del proletariado,* ideología no compartida en Occidente, que finalmente se impuso en Rusia por el triunfo revolucionario violento de los bolcheviques en 1917, originando un régimen netamente retrógrado, hiperestatista, opresivo, que condena al individuo a ser siervo, no ya de un amo sino del Estado-patrón, vejatorio para la dignidad espiritual y bárbaramente imperialista.

Entre los países más adelantados en el campo de la seguridad social hay que citar a Gran Bretaña. Desde 1908 otorga pensiones a la vejez. En 1911 se estableció el seguro social obligatorio por fallecimiento, viudez, orfandad y accidentes de trabajo. En 1934, los seguros sociales, incluido el de desempleo, fueron asentados sobre nuevas bases. Se agregó un seguro social para asistencia médica por enfermedad, accidente o rehabilitación y otro para el bienestar de los niños. La segunda guerra mundial actuó como un imperativo de renovación social. Se concretó la "revolución de Keynes" en la ideología económica, o sea la orientación de la economía hacia fines prevalentemente públicos o sociales y se puso en marcha el *plan Beveridge,* elaborado por encargo del gobierno en 1942. En 1944, en plena guerra, se inauguró un *servicio nacional de la salud,* en cuyo informe Churchill destacó que "así como toda persona está habituada a esperar de los organismos públicos ciertas comodidades, como el suministro de agua pura o buenas carreteras, sin distinción *de* grupo o sector, así deberá esperar las facilidades adecuadas para el cuidado de la salud, a disposición de todos, puedan pagarlo o no, sin otro requisito que la necesidad real". La economía se dedicó a evitar la plaga de la desocupación, que engendra odios; con tal fin se promovieron adelantos industriales y agrícolas, se nacionalizó la energía, los combustibles y el transporte, se equilibró la balanza de pagos y se modificó el sistema tributario, de modo de convertir al impuesto en el principal instrumento para la redistribución de ingresos. El Estado social británico da por sentado que todos los ciudadanos tienen necesidades que son otros tantos derechos humanos, y que a menudo no pueden satisfacer correctamente por mejores que sean su voluntad y laboriosidad, tales como la educación propia o la de sus hijos, atención médica integral, ocupación dignamente remunerada, vivienda funcional a precio razonable, ancianidad decorosa, alimentación completa y nutritiva para toda

la familia, vestimenta, recreación y descanso, casamiento, fallecimiento, etcétera. Si no fuera así se llegaría al contrasentido social de socorrer nada más que a los anormales, los inválidos, los vagos, los alienados, los-delincuentes y las prostitutas.

En los Estados Unidos, el *New deal,* instaurado por Franklin Roosevelt poco después de la gran depresión de 1929/80, sentó las bases de un estado social benefactor o paternalista. En 1935 se dictó la *ley de seguridad social,* que inició uno de los programas más comprensivos y completos de bienestar social, con seguros para la vejez y el desempleo y subsidios para ciegos y niños desprotegidos. En 1939, la ley fue perfeccionada por la creación del *Instituto Nacional de Seguridad Social*, con beneficios ampliados: asistencia médica para la madre y el niño, rehabilitación para lisiados (poliomielitis, parálisis cerebral, accidentados), asistencia pública para tuberculosos, control del cáncer, cobertura para afecciones mentales y cardiovasculares, etc. Además, se establecieron seguros estables para accidentes de trabajo, inhabilitación temporaria o definitiva, etc.

Francia, Italia, España, los países escandinavos, Alemania occidental y otros, tienen organizados sistemas propios y eficaces de bienestar y seguridad social, que no es posible detallar en este breve *racconto* destinado a significar la gran obra social realizada, racional y no demagógicamente, por las sociedades de Occidente durante los últimos dos siglos, basada en los derechos humanos y en pro de una mayor justicia social.

Queda aún mucho por hacer y perfeccionar. Pero varios peligros conspiran para que todo el edificio pueda desmoronarse, entre ellos: la creciente superpoblación mundial, que supera en ciertos países la factibilidad de abastecerla debidamente; la tecnificación acelerada y muy onerosa de las prestaciones médicas; el abultado costo de los medicamentos; el incesante proceso inflacionario azuzado por los comunistas; las promesas puramente declamatorias de políticos inescrupulosos, que no vacilan en ofrecer el cielo en la tierra a fin de reclutar sufragios; el armamentismo monstruoso, que insume el grueso de los presupuestos Nacionales, y los movimientos extremistas que incitan a la violencia.

III. - <u>Las obras de significación social en nuestro país</u>

En la República Argentina, las obras de carácter social, tomadas en el sentido de instituciones de bien público, tanto de fuente estatal como privada, no son de origen reciente como intencionalmente se hace creer a los incautos.

Cronológicamente, cabe mencionar la prohibición temprana del connercio de esclavos, realizada por la Junta Grande en 1811 y la ley sobre la *libertad de vientres* sancionada por la Asamblea de 1813, como pri-

meros actos sociales del gobierno argentino. Posteriormente, por decreto del 2 de enero de 1823, fue creada la Sociedad de Beneficencia de la Capital por el entonces gobernador de la provincia de Buenos Aires, brigadier general Martín Rodríguez, y su ministro de Gobierno, Bernardino Rivadavia, inspirador del proyecto. Esta benemérita institución realizó en más de un siglo una extraordinaria labor social encomendada a mujeres argentinas, que comenzó por la dirección de la Casa de Niños Expósitos (después Casa Cuna y hoy Hospital Pedro Elizalde), del antiguo Hospital de Mujeres y Casa de Partos Públicos y Ocultos (hoy Hospital Rivadavia e Instituto de Maternidad Peralta Ramos) y del Asilo y Colegio de Huérfanas. Andando el tiempo llegó a tener bajo su experta, diligente y esmerada conducción más de 30 establecimientos de asistencia sanitaria para el sexo femenino, protección de la madre y del niño, hogares, escuelas, asilos, colonias, dispensarios de higiene social y lucha contra la tuberculosis, talleres para adolescentes de ambos sexos, escuelas agrícolas, etc. Entre sus principales realizaciones cabe destacar, además de los ya mencionados, el Hospital de Niños, el Hospital de Alienadas, el Hospital Oftalmológico Santa Lucía, el Instituto de Odontología, el Hospital de Llanura en General Rodríguez para mujeres y niños tuberculosos, modelo en su época, el Instituto de Asistencia Infantil Mercedes de Lasala y Riglos, y muchos otros de muy importante gravitación en cuanto a servicios médicos y asistencia social. La Sociedad de Beneficencia brindó prestaciones que se anticiparon en mucho a las de las actuales obras sociales, como el expendio de productos farmacéuticos gratis o a ínfimo precio, taller de costura y ropería, proveeduría de alimentos básicos, guarderías, hogares para huérfanas o mujeres desamparadas, subsidios para ancianos y familias numerosas, premios a la virtud, escuela de enfermeras y *nurses,* centros de hemoterapia y reeducación psico-pedagógica, etc.

Sus recursos no provenían exclusivamente de legados, donaciones o limosnas caritativas de los ricos, como se hizo creer, sino principalmente de fuentes de ingresos provenientes del presupuesto nacional y de las decenas de la Lotería Nacional, administradas bajo supervisión del Estado desde un decreto de 1880 y según estatutos aprobados por decreto en 1920. La Sociedad de Beneficencia sufrió dos significativos eclipses: uno entre 1838 y 1852 y otro entre 1946 y 1958, esta vez intervenida por decreto, con pretextos fútiles, sin siquiera darle las gracias por los patrióticos servicios prestados.

Nuestro país se distinguió siempre por su espíritu altruista, filantrópico y caritativo, como lo demuestran las innumerables sociedades, religiosas o laicas, de beneficencia, de fomento, de socorros mutuos, cooperadoras asistenciales y otras, que crearon y sostuvieron en todo el territorio nacional escuelas, hospitales, hogares, talleres, escuelas técnicas para ciegos y sordomudos, salas de primeros auxilios, etc. A esta acción

privada vernácula hay que agregar las mutualidades y cooperativas, nacidas al filo del siglo XX, y también los hospitales privados, fundados tempranamente por las colectividades extranjeras en nuestro país, que tanto contribuyeron al engrandecimiento nacional: el Hospital Británico, fundado en 1844, que funciona con fondos provenientes de contribuyentes voluntarios al Consejo de la Comunidad Británica en la Argentina, con los que se administra, además, un hogar para ancianos en Villa Devoto (Buenos Aires) y un asilo para huérfanos en Córdoba; el Hospital Francés, fundado en 1845; el Hospital Italiano, fundado en 1872 por la Sociedad Italiana de Beneficencia de Buenos Aires; el Centro Gallego, el Hospital Español, el Hospital Alemán, el Hospital Israelita y otros. También hicieron obra social *avant la lettre* numerosas empresas industriales privadas que instalaron *motu proprio* servicios médicos, odontológicos y obstétricos, escuelas técnicas, becas, museos, bibliotecas, institutos de investigación científica, etc., que sería muy largo enumerar.

El Estado, por su parte, además de la creación de numerosos centros de atención médica o de asistencia pública a nivel nacional, provincial o municipal y de los servicios de sanidad de las fuerzas armadas, cumplió, desde la época de la organización nacional hasta nuestros días, una meritoria labor sanitarista en su lucha incesante contra las enfermedades infecciosas endémicas y epidémicas, digna de todo encomio, en relación con los cánones médicos de la época y los recursos disponibles. Cabe destacar la generosa contribución de los médicos en la tarea asistencial hospitalaria: salvo los jefes de servicio y los médicos y practicantes de guardia, los demás, hasta hace muy pocos años, no cobraban un centavo por su tarea diaria en los consultorios externos y a la vera de las camas de los enfermos, hecha a ciencia y conciencia.

Ciertas leyes laborales, nacidas como en otros países a instancia del socialismo y del sindicalismo, demuestran la progresiva sensibilidad social de nuestros gobiernos, siguiendo, con alguna demora, el ejemplo de otros países: en 1905 se sancionó la ley 4.661, referente al descanso dominical, y poco después la 5.291, que reglamenta el trabajo de mujeres y menores, el trabajo nocturno y la protección a la maternidad; la ley 9.688, que fija un régimen para los accidentes de trabajo, se promulgó en 1915; en 1929 se estableció la jornada de ocho horas diarias, el trabajo nocturno en siete horas diarias y el trabajo insalubre en seis horas (ley 11.544); la ley 11.640 estableció el llamado "sábado inglés", y en 1934 la ley 11.729 estableció el régimen de las vacaciones pagas y la remuneración durante tres o seis meses por enfermedades inculpables al trabajo. La legislación laboral se ha ido ampliando posteriormente con leyes sobre jubilaciones (ordinaria, por edad avanzada, por invalidez), sueldo anual complementario, salario vital mínimo y móvil, reconocimiento de asociaciones profesionales, derecho de huelga, creación de los tribunales del trabajo e incorporación de los derechos del traba-

jador en el artículo 14 bis de la Constitución Nacional, reformada en 1957. El artículo 67, inciso 11, de la Constitución prevé la sanción de los códigos de trabajo y de seguridad social, que hasta ahora no han sido elaborados, pese a los diversos proyectos. La ley 18.017 establece asignaciones familiares por matrimonio, por maternidad, por nacimiento, por cónyuge, por hijos, por escolaridad y por familia numerosa.

A esta legislación protectora o de previsión y prevención social se agregó una modalidad de prestaciones sociales similar a la de otros países pero con caracteres particulares, no fundamentada sobre instrumento jurídico alguno hasta la fecha. Nos referimos a las llamadas obras y servicios sociales del Estado Nacional, de empresas del Estado, de organismos paraestatales regidos por leyes especiales, de las provincias, de municipios y de sindicatos. Son, en rigor, sistemas mixtos de derecho público y privado que, mediante sendos ingresos provenientes del Estado, de los afiliados y de terceros, dan prioritariamente cobertura médica y ayuda económica en dinero o en especies, y subsidiariamente facilidades para turismo y recreación, a ciertos sectores de la población con afiliación obligatoria o voluntaria.

La primera obra social, cronológicamente, fue la Obra Social Naval, creada por decreto del Poder Ejecutivo Nacional de fecha 30 de mayo de 1944, para todo el personal militar y civil del entonces Ministerio de Marina, en reemplazo de la División Bienestar creada por decreto del 22 de noviembre de 1937. Fueron sus gestores activos y apasionados el vicealmirante D. Athos Colonna, ya fallecido, y el capitán de fragata D. Jorge J. Resio, que fue su primer director y a quien agradecemos aquí públicamente estos datos, suministrados por él.* El 8 de marzo de 1945 se aprobó, por decreto 5.488, el primer Reglamento de la División Obra Social del Ministerio de Marina, al cual debía ajustar sus funciones que comprendían textualmente:

a) Atención social al personal y a sus familiares por medio de visitadoras y asistentes sociales; *b)* Atención a los huérfanos de afiliados; *c)* Asistencia a ancianos e incapacitados, familiares de afiliados; *d)* Centros de esparcimiento y campos de deportes; *e)* Colonias de vacaciones de mar, llanura y montaña; *f)* Colonias de reposo; *g)* Subsidios; *h)* Ayuda para gastos de entierro; *i)* Facilidades en servicios y gastos de inhumaciones de familiares; *j)* Panteones; *k)* Tramitación de pensiones; *1)* Fianzas para alquileres; *m)* Asistencia médica a domicilio y en consultorios externos; *n)* Internación en hospitales y sanatorios; *ñ)* Asistencia en consultorios odontológicos; *o)* Servicios de farmacia; *p)* Economía familiar, sastrería, almacén y proveeduría; *q)* Préstamos, anticipos y créditos; *r)* Consultorios jurídicos, con aranceles reducidos para el trámite de

* Lamentablemente, el capitán Resio falleció también a poco de escrito el presente trabajo. — *(N. d e la D.)*

asuntos legales y particulares; *s)* Toda clase de servicios que atañen a la ayuda moral y material del personal y de sus familiares, y que puedan ser facilitados por el organismo.

La Marina destinó el 3,1 % de su presupuesto para los gastos de funcionamiento de su Obra Social, que contaba entonces con 40.000 afiliados; en pesos, ello significaba m$n 4.650.000 (el presupuesto general de gastos de la Nación en 1945 era de m$n 1.900.000.000, de los cuales 110.000.000, o sea el 5,8 %, estaban destinados a servicios sanitarios, sociales y de beneficencia).

Algún tiempo después se creó la Obra Social del Ejército, prácticamente calcada sobre la Obra Social Naval, y en los años subsiguientes, entre 1947 y 1956, fueron apareciendo, mediante sendos decretos de creación y algunas leyes especiales, las demás obras sociales estatales y sindicales, con caracteres similares pero con diferentes modalidades en cada una de ellas en cuanto a extensión de la afiliación, monto de las cuotas, cantidad y calidad de las prestaciones, valor del co-seguro, bonificación por medicamentos y otros subsidios, lo que dio al conjunto del sistema la heterogeneidad administrativa que aún conserva, por carencia de una ley orgánica.

Lo demás es historia reciente. Con posterioridad a los decretos de creación de las diversas obras sociales, hubo algunos proyectos tendientes a sancionar un instrumento legal que sirviera de fundamento jurídico al sistema y estableciera normas coherentes y homogéneas para todas ellas.

Pueden citarse como antecedentes más importantes los estudios realizados por la C.E.P.R.A. (Comisión Especial para Estudio del Régimen Asistencial), en el año 1959; los realizados por la comisión especial para el estudio del régimen de obras sociales que funcionan en jurisdicción de los organismos del Estado, creada por decreto 693/60; el anteproyecto de ley elaborado por dicha comisión especial y enviado por el Poder Ejecutivo Nacional al H. Congreso de la Nación en 1961; el proyecto de decreto-ley enviado a la Presidencia de la Nación por el entonces ministro del Interior general Osiris Villegas, en setiembre de 1963, que no llegó a ser firmado; finalmente el decreto 8.298/64, por el cual se dispuso la remisión al CONADE, Sector Salud, de toda la información recogida por la citada comisión especial. Ninguno de estos proyectos llegó a cristalizar en un positivo acto de gobierno.

En abril de 1967 fue dictada la ley 17.230, demostrando la misma preocupación del Poder Ejecutivo Nacional por la ausencia de normas jurídicas en cuanto a las obras sociales. Esa ley creó una comisión nacional que, después de efectuar un relevamiento estadístico como base de estudios, elaboró un plan que fue elevado a la Secretaría General de la Presidencia de la Nación como informe final, que no tuvo consecuencias.

Después aparecieron sucesivamente las leyes 17.850 y 18.045, refe-

rentes exclusivamente a los aranceles de las prestaciones médicas, convenios y normas de arbitraje. Posteriormente, la ley 18.488 creó una comisión consultiva permanente y estableció un nomenclador de prestaciones valorizado. Finalmente, la ley 18.912, de diciembre de 1970, establece también una comisión permanente y comisiones paritarias con representantes de las obras sociales y de las entidades nacionales de profesionales, con objeto de fijar los valores arancelarios, convenios tipo y normas de trabajo y de auditoría compartida.

Separadamente, apareció la ley 18.610, que creó el I.N.O.S. (Instituto Nacional de Obras Sociales), modificada recientemente por la 18.980, no reglamentada aún. Estas leyes, que abarcan a todas las obras sociales, sin distinción, no definen las bases jurídicas del sistema, fijan una insuficiente financiación (3,5 %), inducen a la proliferación de obras sociales a nivel de sindicatos, con dispersión del esfuerzo, excesiva burocracia y deficiente fiscalización de las prestaciones.

El sistema de las obras sociales, instaurado hace más de 20 años en nuestro país, adolece sin duda de numerosos inconvenientes y tropieza con dificultades económicas más acentuadas cada año. El Estado ha retaceado en general sus aportes y desde hace cinco años están congelados, en tanto los gastos de funcionamiento, particularmente los servicios de sanidad, han aumentado el 1.250 % juzgados por el módulo llamado "galeno", que era de m$n 80 en 1960 y es, en 1971, de m$n 1.000, y 1.100 la consulta médica. Con todo, las obras sociales han prestado y siguen prestando muy importantes servicios sociales para más de 10 millones de argentinos, que sin ellos no dispondrían de otra asistencia médica que la muy pobre atención hospitalaria o la inabordable medicina privada.

Las leyes mencionadas más arriba no llenan el vacío jurídico pendiente, ni fijan normas y pautas homogéneas para el correcto funcionamiento de las obras sociales. Debería establecerse claramente su grado de autonomía y un régimen administrativo propio, que aseguren la cobertura financiera de las prestaciones con parámetros reales, basados en el costo actual de los servicios. Las obras sociales no son empresas lucrativas que pueden trasladar a los precios los mayores costos, por lo que la aprobación de sus respectivos presupuestos debe merecer adecuado estudio por técnicos interiorizados de sus problemas reales. De otro modo serán llevadas al quebranto económico, como ya ocurre con algunas de ellas, o se determinará la crisis total del sistema, con grave detrimento social.

Otro factor a tener muy en cuenta es la tecnificación creciente de la medicina, que ha encarecido enormemente el costo de los exámenes médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento de ciertos enfermos, a tal punto que ha dejado de tener vigencia la mayor parte de los cá-

nones en que se apoyaba la medicina hace apenas tres décadas. Los viejos hospitales no responden a las exigencias actuales, creando serios problemas para la asistencia pública. Exámenes como las arteriografías, el ionograma, el enzimograina, el proteinograma, las pruebas funcionales con isótopos radioactivos, el monitoraje cardíaco, la cirugía cardiovascular con circulación extracorpórea, la cirugía de pulmón con baroanestesia, la neurocirugía estereotáxica, la hemodiálisis, la antibioterapia, la psicofarmacología, la citología vaginal, la inmunohematología, las biopsias, el cateterismo cardíaco, los marcapasos, la psicoterapia, etc., que son hoy prácticas corrientes, eran prácticamente desconocidas para el médico de hace treinta años. Un sanatorio moderno requiere quirófanos bien montados, equipos completos de radiología, servicio de hemoterapia, laboratorio especializado, salas de terapia intensiva y unidad coronaria, etc., de todo lo cual carecían hace sólo diez años.

Otro tanto pasa con los productos farmacéuticos, prestación tremendamente cara que por sí sola constituye un serio problema nacional. Las obras sociales deberían utilizar un vademécum actualizado, que limitara la prescripción a los productos realmente eficaces.

A nuestro entender, la salida está en la creación de un Instituto Nacional de Seguridad Social —en reemplazo de la actual Secretaría de Estado del mismo nombre, que sólo se ocupa del régimen previsional jubilatorio—, el cual, mediante adecuada legislación, previo estudio muy serio por comisiones de expertos sobre bases actuariales, estadísticas y económico-financieras, implantara, entre otros, el seguro de enfermedad, en forma cautelosa y progresiva, con coparticipación de los interesados.

Razones de una

"INCONCIENCIA"

Marítima

Por el Capitán de Fragata
ALBERTO OSCAR CASELLAS

La actual situación del mundo abre para Latinoamérica insospechadas perspectivas que es necesario aprovechar con miras a una salida económica y social. Esa salida está basada fundamentalmente en la capacidad para comerciar y transportar las riquezas de su suelo *y* en la determinación para poder lograrlo. Marginada América por dos océanos, el mar está estrechamente vinculado al proceso señalado, y la apertura a que el mismo dará lugar con respecto a las nuevas líneas de comunicaciones, es tema de fundamental importancia para el futuro americano.

El pensamiento del ser nacional, y aún más del hombre americano, tema apasionante para el estudio y la crítica, ha sido poco profundizado, estando en él las razones fundamentales de sus problemas a lo largo de las épocas históricas transcurridas.

Los pueblos de la América hispánica se esparcieron hacia los cuatro puntos cardinales, teniendo como embrión a los españoles llegados durante la conquista y la colonización. Fusionados éstos paulatinamente con los nativos, de tal unión se fueron desdibujando marcadamente los valores autóctonos, por causas difíciles de explicar, cobrando preponderancia los caracteres de los conquistadores primero y los del inmigrante después, con los cuales se incorporaban a América los milenios de experiencia de las viejas civilizaciones.

La descendencia, así establecida, desarrolló su influencia buscando en lares mediterráneos sus posibilidades de subsistencia y progreso que, al resultarle relativamente fáciles, dieron lugar al nacimiento de una conciencia continental dirigida al usufructo superficial de la tierra mediante el desarrollo de la agricultura y la ganadería, atavismo escolástico traído por los primitivos colonizadores imbuidos del pensamiento rector de la Edad Media, que asignaba a este tipo de actividad el valor de un medio permanente de evolución vital. Nacieron así los hitos fundamentales de la línea geopolítica determinada por España (Buenos Aires-Asunción-Lima) como barrera limitativa del avance lusitano.

Esta actitud mantuvo su vigencia durante cuatrocientos años en la América española, con la sola excepción de pequeños grupos influenciados por las ideas posteriores de la Revolución Francesa, sobre la base del pensamiento naturalista y racionalista, y que se afincaron por lo general dentro de los grandes centros poblados ribereños. Rara paradoja, si pensamos que aquellos primitivos pobladores arribaron a estas tierras de promisión cruzando el anchuroso océano; el mar fue el me-

dio de comunicación con un mundo ignoto pero promisorio y el mar fue el primer ausente en la mente de los colonizadores.

Hay sin duda aquí dos factores concurrentes dignos de analizar: las corrientes de pensamiento y los elementos históricos puestos en juego. Para hablar del primero partamos de los conceptos de Carlton Hayes: "El esquema histórico-universal de la Edad Media, surge como la ideología natural de un mundo de bases esencialmente agrarias, en el que el cambio técnico y productivo no cumple ningún papel en la esfera económica". América es testigo del tiempo en que tal pensamiento fue la única realidad para nuestros antepasados, y esta situación tiene su razón de ser; el hombre mediterráneo, que dedica su actividad al cultivo de la tierra, reproduce año tras año los mismos elementos dentro de un escenario constante, por lo que puede llegar a perder objetividad sobre la época en que vive y por ende sobre las posibilidades de las transformaciones continuas en el devenir del tiempo. El horizonte del habitante de la campaña se reduce de continuo al finalizar su mundo donde muere la pampa, y su herencia atávica es la consigna de atarse a la tierra que le brinda el sustento básico para perpetuar su existencia.

Pero lo expuesto no es nada más que el punto de partida, ya que habría de suceder una serie de fenómenos técnico-sociales, que si bien resultaban ignorados por el habitante de las pampas, tendrían para él preponderante importancia; los descubrimientos que tuvieron lugar al finalizar el siglo XV obligaron al hombre a reubicarse en el mundo, los límites reducidos del espacio conocido se quebraron en sus magnitudes ante la existencia de nuevos continentes, el medio para llegar a ellos fue indudablemente el mar, y la necesidad de vencerlo para arribar a tierras desconocidas dio lugar al nacimiento de una nueva corriente de pensamiento que exigió la evolución de la técnica de la navegación, no sólo para asegurar la llegada a buen puerto sino, lo que es fundamental, para estar en condiciones de librar la batalla competitiva entre las potencias que pretendían colonizar el Nuevo Mundo. En esos momentos solamente existían cinco naciones con capacidad para enfrentar la empresa, dada la magnitud de sus flotas: Inglaterra, Francia, España, Portugal y Turquía. La situación histórica anulaba de hecho a dos de ellos: Turquía, por no poder distraer su actividad de corso en el Mar Mediterráneo, y Francia, a causa del resultado de la batalla de Pavía. La hegemonía allende el océano quedaba en disputa entre las tres restantes.

Frente a esta situación, España y Portugal demoraron su evolución con relación al modo de actuar sajón; mientras para los primeros el mar constituía un medio de comunicación de relativo valor, para el segundo establecía un escenario cuyo dominio habría de permitirle la conquista progresiva de nuevas colonias y la competencia comercial

permanente con las colonias hispano-lusitanas. Para España y Portugal los bienes provenientes de América sólo significaban la posibilidad de aumentar los reservas de oro y la capacidad de comprar en Inglaterra o en Holanda los productos manufacturados que se avinieran a sus necesidades, mientras que para estos países los bienes y productos de origen colonial constituían los elementos básicos para la propia evolución técnico-industrial que habría de permitirles exportar a las potencias latinas productos elaborados, cuyo precio fijado en oro les facilitaba la reiniciación del proceso. Esta actividad fue acicate permanente para la creación de una formidable conciencia marítima, que España primero y sus colonias liberadas después no quisieron o no supieron comprender.

He aquí nuevamente la influencia de un mismo factor histórico ante dos corrientes de pensamiento diferentes: España, ávida de gloria y de conquista, plena de la consigna de su raza y del valor de sus hidalgos, se desangraba de continuo contribuyendo al engrandecimiento económico de la potencia anglosajona que, ya entonces, vislumbrando las ventajas del desarrollo técnico-científico, paralelo a una racional explotación de la tierra, utilizaba todos sus conocimientos para recibir a bajo costo lo que a España y Portugal tanto les había costado.

Para estos países fue el mar un desafío a la aventura hidalga, para Inglaterra la posibilidad de su grandeza futura. Para aquéllos algo digno de ser desafiado pero no conquistado, para ésta la razón de ser de su imperio; y ese pensamiento o modo de actuar hispánico quedó en América como herencia durante la conquista y jamás evolucionó. En particular para nuestra República, tanto no evolucionó que al emanciparse ésta vio en el océano un medio hostil desde el cual podía arribar el peligro de la reconquista. La concreción de los medios para defender la tierra liberada desde el mar llegó a través del pensamiento de unos pocos, que ante la indiferencia de los más adquirieron buques por obra de esfuerzos o iniciativas personales, sin contar jamás con el respaldo de un pensamiento colectivo. Baste como ejemplo la campaña marítima en la expedición sanmartiniana, paso casi inaceptable para quienes gobernaban a Buenos Aires, y que pudo haber dilatado por muchos años la libertad de media América, poniendo además en serio peligro la de la propia República. Para colmo, en la primera oportunidad en que se jugó la defensa marítima del territorio nacional el hecho culminó en una derrota y por más que la historia hubo de recogerlo como una epopeya de la incipiente armada por el valor inigualado de los hombres que la integraron, el pensamiento popular se retrotrajo rápidamente a los límites continentales, mientras el dilatado litoral quedaba librado nuevamente a su defensa natural y a la indiferencia de los hombres de la época.

El resultado histórico y el proceso futuro

Hoy, a casi quinientos años de aquel error histórico que significó el hallazgo de las Indias, nadie podrá negar que el descubrimiento de América fijó tal vez el hecho de mayor trascendencia para el futuro de la humanidad. Esa situación ponía a disposición del hombre el segundo continente en extensión después de Asia, con el agregado del enorme potencial que significaron y seguirán significando el valor de sus riquezas, su heterogénea geología, sus posibilidades hidrológicas, y la vastedad de sus recursos agropecuarios y mineralógicos.

Desgraciadamente, como heredad latina, recibió las ideas divisionistas de la España de los Reyes Católicos y de la Italia pre-garibaldina, y la preconizada unidad regional y política pretendida por San Martín y Bolívar se desdibujó ante el conglomerado que hoy forma la América hispánica.

Frente a un mundo dividido en dos tendencias rectoras, a complejos sistemas económicos que deben readaptarse de continuo ante la presión social del hombre moderno y a una competencia sin cuartel que ha determinado que las relaciones comerciales orillen siempre una hipótesis de conflicto, América debe imperiosamente reiniciar el camino. No siendo posible la federación política, debe tener lugar la económica, con un aporte recíproco de importancia continental que le permita, en la medida de sus posibilidades, actuar como un bloque unificado en la competencia del mercado internacional. Esta función no podrá ser lograda sin disputa, ya que establece "a priori" determinado renunciamiento por un lado y una masiva política agresiva por el otro.

Puesta en esta actitud, el despegue de la América latina será un factor de codicia para los intereses mundiales en juego, y para ello América también debe estar preparada. La competencia no significa solamente producir, significa además negociar y transportar, surcar los mares con buques propios en busca de todos los mercados factibles sin distinción de colores políticos, abriendo líneas de comunicación hacia los cuatro puntos cardinales.

América ha vivido desde el siglo XV para el Viejo Continente, su fluctuante economía ha sido el fruto del vaivén político y social, primero de Europa y más tarde de los EE. UU., pero es forzoso reconocer que en la actualidad ha dejado de ser una reserva del mundo, como lo fue durante casi cuatro siglos. Hoy la América latina es una realidad tangible, pletórica de riquezas y con una capacidad demográfica apta para asimilar a los excedentes de los restantes continentes. Toda civilización ha dejado su aporte histórico y ésta es la hora de la civilización americana.

Marginada por los dos más grandes océanos del globo, nuestra América está en condiciones de irradiar al mundo la capacidad de su potencia y esa capacidad se proyectará inexorablemente allende el mar. En este hecho se basa su seguridad futura, y la indiferencia al mismo, por parte de los hombres que habitan estas latitudes, podrá llegar a transformar lo que fue ayer un caso de "conciencia" por lo que puede ser hoy un problema de "inconciencia".

EL ARTE DEL COMANDO

(Lealtad a sus subordinados)

La víspera de la batalla de Trafalgar, la correspondencia, tanto la oficial como la privada del personal de la Escuadra Inglesa, fue despachada a Inglaterra en un aviso destinado a tal tarea.

A poco de haber iniciado dicho buque su navegación, el jefe de la escuadra, almirante Nelson, se enteró de que el suboficial encargado de preparar la bolsa de correspondencia había estado tan preocupado que había olvidado poner en ella una carta destinada a su esposa.

Aprovechando encontrarse todavía el buque-correo a distancia, ordenó que regresara para recibir dicha carta. Fue comentario del Almirante: "Quién sabe, pero él podrá perecer mañana en el combate. Esa carta debe ir con las demás".

Notas Profesionales

NACIONALES

SE CONSTRUIRÁ EN EL PAÍS UN BUQUE DE GUERRA

Astilleros y Fábricas Navales del Estado construirá un destructor para la Armada Nacional. Así lo informó el comando en jefe, que agrega en el comunicado que "el contrato, además de posibilitar la construcción de una unidad moderna y de alta tecnología para nuestra flota de mar, concretará también los propósitos de la Armada en favor de la industria nacional promoviendo su plena ocupación, desarrollo y prestigio".

No se dieron a conocer aún las características de la nave y las condiciones establecidas para su construcción.

(Periodística)

LOS NAVÍOS NUCLEARES

Ha tenido aprobación por ley el convenio oportunamente suscripto entre nuestro país y la República Federal Alemana respecto de la admisión de navios nucleares de esa nacionalidad, tal como el «Otto Hahn». Esa sanción se ha correspondido con las deliberaciones de la IV Conferencia Internacional sobre usos pacíficos de la energía atómica realizada en Ginebra. En el curso de sus deliberaciones ha sido precisamente un delegado alemán el que ha planteado una cuestión de primordial importancia.

Frente a las dificultades que se afrontan por ese tipo de navios, en razón de la falta de disposiciones legales, pareciera probable el fracaso de los mismos en el aspecto comercial. Por lo demás, en el terreno diplomático se plantean muchos problemas. Atañen no sólo al «Otto Hahn» sino al norteamericano «Savannah», al holandés «Volante», e incluso al rompehielos soviético «Lenin» v hasta alguna consecuencia tienen sobre las unidades militares de submarinos atómicos.

En concreto, se hace indispensable que la OIEA apoye una legislación internacional para salir, como en la situación de la ley argentina, de los acuerdos bilaterales. Lo grave está en que, según los expertos y sus

opiniones expuestas en las distintas conferencias, los problemas sobre transición y cuotas de seguridad no están claramente resueltos.

(De "La Nación",del 11/10/71)

NUESTRAS EXISTENCIAS PESQUERAS

El Servicio Nacional de Pesca, dependiente del Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación, acaba de dar a conocer el informe provisional de la campaña de verano 1970-71 realizada por el barco de investigaciones pesqueras «Walter Herwig» sobre la plataforma submarina patagónica, con la dirección del profesor Ulrich Schmidt, para estudiar las posibilidades de aprovechamiento pesquero del área.

El lugar prominente que se asigna a la pesca para asegurar la nutrición del mundo y abastecerlo de proteínas animales, así como el alto costo de las investigaciones pesqueras para estudiar los complejos problemas biológicos y económicos relacionados con la producción y aprovechamiento de todos los mares del globo, exceden las posibilidades económicas de un solo país, y de ahí que la investigación pesquera no pueda prescindir de una colaboración internacional múltiple y significativa sin la cual, como expresa el informe, "no es posible un aprovechamiento racional y progresivo de las riquezas marinas vivientes".

Durante la campaña estival mencionada el barco recorrió 7.000 millas a través de un itinerario que comenzó en Mar del Plata y se extendió hasta Tierra del Fuego, islas Malvinas y el banco Burdwood; se estableció una red de 221 estaciones pesqueras y se realizaron mediciones de temperatura del agua a distintos niveles, salinidad y corrientes marinas, así como observaciones meteorológicas de indudable importancia.

El saldo de toda esta información, que según el profesor Schmidt llevará años analizar, señala, en principio, que en la zona recorrida hay dos o tres grandes existencias de peces demersales que permiten una pesca exitosa durante todo el año. La existencia económicamente más importante al norte de la región es la de merluza, mientras en la parte intermedia y sur es la de polaca y merluza de cola. En cuanto a las reservas pelágicas, que son de considerable importancia para las fábricas de conservas y harinas de pescado, existen por lo menos dos grandes, de las cuales actualmente es la anchoíta la económicamente más importante, siguiéndole la sardina fueguina. Las demás especies de la plataforma patagónica, aunque son menos significativas, permiten ampliar considerablemente la oferta al consumidor.

Expresa el informe citado que si bien el máximo rendimiento sostenido de toda la región para la pesca de especies demersales serial de unos 3,8 millones de toneladas anuales, el óptimo y permanente podría estar en la zona en 2,5 a 3 millones de toneladas y por lo menos en igual

cantidad para la pesca pelágica. Esto da una idea exacta de las notables posibilidades de explotación de nuestro litoral marítimo.

Es importante señalar que difícilmente el país pueda por su propio esfuerzo aprovechar este potencial pesquero, máxime teniendo en cuenta que todo aquello que no se cosecha en tiempo muere y se pierde y que tal vez, como sugiere el informe, una convención internacional de pesca para el Atlántico sudoeste análoga a la del sudeste, que defienda los intereses locales y los de la pesca internacional, sea una contribución de indudable interés general.

Somos depositarios de una notable riqueza que si no es explotada desaparece; en consecuencia, tenemos la obligación de aprovecharla en beneficio propio, desde luego, pero también de aquellas regiones del mundo que no han recibido tan generosos dones. Urge, pues, cada día más, poner en marcha los programas de promoción pesquera, actividad desarrollada en mínima escala en el país y que tan excelentes posibilidades puede brindar a la luz de las severas investigaciones que comentamos.

(Editorial de "La Nación", del 16/11/71)

ANIVERSARIO DE UN ARSENAL Y DE TALLERES NAVALES

El 29 de octubre se festejó el 9° aniversario del Arsenal Aeronaval N° 2 y el 50° aniversario de la creación de los Talleres Aeronavales de Puerto Belgrano. La ceremonia fue presidida por el contraalmirante Félix Imposti, en representación del comandante en jefe de la Armada, y contó con la presencia de altas autoridades navales e invitados especiales, entre ellos el capitán de fragata Juan Sidotti y el señor Mario Mariuzzo, ambos fundadores de la aviación naval y también de los citados talleres.

Durante la ceremonia hizo uso de la palabra el jefe del Arsenal Aeronaval N° 2, capitán de fragata Ernesto M. Ruiz, y posteriormente se entregaron recordatorios y distintivos al personal militar y civil vinculado a los Talleres Aeronavales de Puerto Belgrano.

Los festejos culminaron con un asado criollo.

(informativo)

EXTRANJERAS

ESPAÑA

BUQUES ESPAÑOLES PARA LA URSS, SUDÁFRICA Y PORTUGAL

Con el propósito de aumentar lo que se ha denominado "cooperación en materia naval" entre España y la Unión Soviética, una misión de constructores navales españoles viajó a Moscú.

Entretanto han cobrado vuelo en el país las versiones sobre la posible venta indirecta a Sudáfrica de una corbeta de guerra y de tres lanchas antisubmarinas. Las naves, construidas por la empresa nacional Bazán, se entregarían a Portugal, país con el que España concluyó un compromiso para la provisión de una serie de buques de guerra. Posteriormente, Lisboa proporcionaría algunas de las naves españolas a Pretoria.

El contrato con Portugal lo obtuvo la empresa Bazán después de una licitación internacional en la que hubo de competir con firmas francesas y de otros países, tradicionales proveedores de la marina portuguesa. Recientemente España entregó la primera de las corbetas adquiridas por Lisboa. Los precios y las condiciones de pago indujeron a Sudáfrica a entablar negociaciones con Portugal para la compra de una parte del material español, lo cual —afírmase en los medios especializados— determinó que Portugal ampliase el acuerdo inicial con España.

Desmentida oficial

Sin embargo, el Ministerio de Asuntos Exteriores manifestó "desconocer por completo que cualquier empresa española mantenga actualmente contacto con la Unión Sudafricana para la construcción de barcos de guerra".

Los expertos opinan que ese "desmentido" oficial surge del deseo, por parte del Palacio de Santa Cruz, de no entorpecer su política en África, especialmente sus excelentes relaciones con los países árabes que, como se sabe, se encuentran, por motivos políticos, más o menos distanciados de Sudáfrica.

Por otro lado, tanto en Inglaterra como en España se señala que el gobierno de Pretoria decidió comprar buques de guerra españoles debido a que recela que cualquier acuerdo firmado en ese sentido con el partido conservador inglés podría ser, más adelante, desconocido por el laborismo. Al mismo tiempo, los precios ofrecidos por Francia —país

al que en principio, después de Gran Bretaña, habría recurrido Sudáfrica— fueron sensiblemente superiores a los españoles.

Aunque no se trata de una operación de gran envergadura, los técnicos estiman que el contrato directo con Portugal —y la eventual negociación indirecta con Sudáfrica— representa para la industria naval española un aval internacional de innegable prestigio.

La "cooperación en materia naval" que España acaba de establecer con Rusia comprende tanto la construcción como la reparación y mantenimiento de buques soviéticos en astilleros españoles.

En estos momentos el gobierno ruso estudia una propuesta presentada por la empresa local Construnaves (Constructores Navales Españoles) para la provisión de varios remolcadores de gran potencia.

Como contrapartida, la compañía Hispanoil ha firmado un convenio con la Unión Soviética para la importación de 250.000 toneladas de petróleo ruso. El acuerdo supone la reanudación de una operación similar interrumpida por España el año pasado.

En 1968 España adquirió 270.000 toneladas de petróleo ruso, y en 1969, 240.000 toneladas. Ahora existe también la. posibilidad de que la planta de gas natural de Barcelona compre gas licuado a la Unión Soviética. Y los observadores consideran que esta clase de intercambio y de "cooperación" entre ambos países podría ampliarse en un futuro cercano hasta límites poco menos que insospechados, especialmente si Madrid y Moscú deciden finalmente —tal como lo propician ciertos círculos políticos españoles— reanudar las relaciones diplomáticas, o por lo menos las consulares, interrumpidas en 1939, después de la caída de la Segunda República.

(Informe de J. Iglesias Rouco, en "La Prensa" del 18/10/71)

ESTADOS UNIDOS

CON LOS NUEVOS EQUIPOS, LA MARINA ALCANZA RÉCORDS DE PROFUNDIDAD

Información procedente de San José (California) informa que un nuevo equipo, concebido para posibilitar trabajos de salvamento, el *Mark I Deep Dive System,* ha sido satisfactoriamente probado a una profundidad nunca alcanzada hasta ahora por los buzos de reparaciones de la Marina *(working navy divers)* y se encuentra listo para trabajar con la flota.

La serie de récords de buceo alcanzados, que abre una nueva era en la tecnología submarina para la Armada, fue lograda durante las pruebas operativas del *Mark 1 DDS* realizadas en el mes de diciembre de 1970.

Éstas fueron conducidas desde a bordo del USNS «Gear», en el canal Santa Bárbara, de Port Hueneme, California.

El *Mark I UDS,* una sofisticada combinación de unidades modulares, fue diseñado y construido por la división técnica de artillería de la EMC Corporation, de San José (California), para el comando de sistemas para buques de guerra (Naval Ship Systems Command).

Desde el comienzo, en un ambiente tan hostil para el hombre como la misma superficie lunar, ocho buzos de la Armada hicieron posible la realización de trabajos rutinarios de salvamento, con seguridad, por períodos prolongados de tiempo, a profundidades considerablemente mayores que los limitados 300 pies actuales.

El *22* de octubre, un equipo de cuatro hombres obtuvo un nuevo récord para la Armada al participar en un descenso a 850 pies en aguas de la isla Santa Cruz. Dos de los buzos, el suboficial de control de averías Joe Langdon y el suboficial artillero George Powell, permanecieron una hora a esa profundidad, fuera de la cápsula de transporte de personal *Mark I,* realizando tareas normales de salvamento.

Mientras Langdon y Powell demostraban su habilidad en la perforación y corte de chapas de acero, trabajando con herramientas neumáticas y lingas, sus actividades eran controladas por el suboficial de control de averías Sam Huss desde la cápsula de transporte de personal.

El cuarto buzo, el contramaestre segundo Bud Auen, permaneció en una de las cámaras de descompresión del *Mark I System*, en una atmósfera a presión equivalente a la de los 850 pies de la experiencia, listo para intervenir.

Otros cuatro buzos tomaron parte en las experiencias para la obtención del récord, que culminaron finalmente el 1° de diciembre con buceos a 850 pies.

Las operaciones de buceo estuvieron bajo la dirección del teniente L. T. Bussey, oficial a cargo de la tripulación de la *Mark 1 Deep Dive System.*

Mientras trabajaron fuera de la cápsula de transporte de personal, para realizar los *tests* de profundidad requeridos los hombres fueron provistos de "trajes húmedos" y casco. Fueron abastecidos, a través de una manguera "umbilical" conectada a la cápsula, de una mezcla gaseosa para respirar que era cuidadosamente controlada manteniéndola a 94 % de helio y 6 % de oxígeno.

Dado que se movían en aguas de una temperatura de 24°C usaron trajes calentados, de un tipo especialmente adaptado del que usaron los astronautas para las misiones Apolo. El agua caliente, provista desde el buque de superficie, se hacía circular a través de los trajes, conservando a los buzos con un relativo confort para el trabajo en las frías aguas existentes a 850 pies. Unos reflectores montados en la PTC (cámara de transporte de personal) iluminaban la zona de trabajo en un radio de 50 pies, aproximadamente.

Luego de completar sus trabajos en el mar abierto, los buzos reingresaron a la cápsula PTC a través de una doble porta.

En la atérmica cápsula un sistema de calefacción proveía una tempera una ambiente de alrededor de 32°C, en contraste con los 24°C que tenían las aguas a 850 pies de profundidad.

Cuando completaron cada serie de buceos a las diversas profundidades, los hombres fueron introducidos en las cámaras de descompresión existentes en la cubierta del buque. Cada equipo de cuatro hombres debió pasar 22 días en las cámaras, donde eran provistos de todos los elementos para su vida, incluidos en ellos la mezcla gaseosa para respirar, alimentos y otros elementos esenciales para su confort.

Durante este período, los buzos fueron mantenidos en constante observación por la tripulación de cubierta, supervisados por el jefe de buzos y el oficial de buceo, quienes atendieron el tablero principal del sistema. Las comunicaciones con el personal ubicado en el interior de las cámaras de recompresión se mantuvieron mediante micrófonos y un sistema de televisión de circuito cerrado. Los alimentos, medicinas, abrigo y otras necesidades se fueron pasando a través de la compuerta, para medicamentos o escotillas de cada cámara.

En la experiencia recientemente concluida en la nueva *Mark 1 Deep Dive System,* se usó una técnica denominada "de saturación" del buzo. Durante el tiempo existente entre un buceo y otro, los buzos fueron mantenidos a una presión controlada igual a la que encontrarían en el lugar donde tenían que trabajar. Cuando completaron sus buceos, se los sometió a una gradual descompresión hasta el momento en que era posible pasar con seguridad a las condiciones atmosféricas normales existentes fuera de las cámaras.

La evaluación operativa del nuevo sistema asegura que es posible llegar a profundidades mayores en buceos de mar abierto, en operaciones conducidas por la Marina.

Los buzos completaron más de 1.000 horas en condiciones de saturación, buceando a profundidades variables entre los 100 y 850 pies.

Realmente, las experiencias de la *Mark I DDS* abren toda la zona de las aguas continentales del mundo a los buzos de la Armada que extendieron su capacidad de buceo a los 850 pies.

Ellos pueden trabajar ahora con seguridad, con razonable comodidad y con un enorme ahorro de tiempo, en la ejecución de faenas de salvamento para la recuperación de cascos a pique, aeronaves y materiales que hasta ahora no eran recuperables.

Luego de que se le practiquen algunas modificaciones especiales, la *Mark* / *Deep Dive System* será asignada a la unidad 2 de Limpieza de Puertos, Norfolk (Virginia), para realizar tareas.de recuperación en altas profundidades requeridas por la flota del Atlántico. Desde esta base de

Norfolk, el equipo también servirá como laboratorio de trabajo para la EDU (Navy Experimental Diving Unit, establecida en Washington, así como para intervenir también como pieza esencial en operaciones de salvamento con la flota.

(Del "Navy Times" del 13/1/71.
Información proporcionada por el capitán de corbeta Hugo Labate)

UNIÓN SOVIÉTICA

AUMENTA EL PODER NAVAL SOVIÉTICO

La Unión Soviética aventaja al resto de las naciones en el número de submarinos, pesqueros, naves oceanográficas y arquitectos navales que diseñan las embarcaciones del futuro, según información recogida por la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

Estos informes indican que los soviéticos cuentan con unos 350 submarinos, con un creciente número de sumergibles propulsados por energía nuclear y equipados con proyectiles-cohete nucleares. Construyen cerca de una docena de este tipo de naves por año, algunas de ellas armadas con cohetes nuclearse que pueden dispararse sin emerger, como los «Polaris» de los Estados Unidos.

Se gradúan anualmente más de un millar de ingenieros navales, bastante más que en cualquier otro país; además la flota oceanográfica soviética es mayor que la de todos los otros países juntos, con la consiguiente superioridad en materia de investigación.

La flota pesquera soviética, la más grande del mundo, tiene nuevos buques-factoría, que pueden llevar 14 balleneros pequeños como unidades de desembarco. Los grandes "pesqueros" podrían situarse frente a las costas de un país y lanzar embarcaciones de desembarco para cumplir operaciones anfibias.

La flota mercante soviética, la séptima del mundo, tiene un mayor porcentaje de naves modernas que cualquier otra nación, incluyendo 80 que fácilmente podrían ser adaptadas para el transporte militar.

Las notas añaden que los buques-tanque soviéticos han sido vistos reabasteciendo de combustible a unidades de la ilota soviética en el Mediterráneo. Aun cuando las notas no lo dicen, los oficiales navales norteamericanos están molestos por el hecho de que algunas de estas embarcaciones recibieron petróleo en puertos italianos.

La fuerza soviética de submarinos ha sido dividida en esta forma:

— Unidades con cohetes intercontinentales. Hay aproximadamente unos 25 de propulsión nuclear y 25 de otros tipos. Cada uno lleva de 2 a 16 cohetes intercontinentales. El Instituto Internacional para Estn-

dios Estratégicos cuenta solamente 45 submarinos soviéticos capaces de disparar cohetes intercontinentales.

— Sesenta con "cohetes convencionales" que viajan a unos 1.120 kilómetros por hora. Pueden llevar cargas nucleares. Unos 35 de estos submarinos son de propulsión nuclear.

Más de 245 submarinos, aproximadamente 25 de propulsión nuclear; y cada uno lleva hasta 22 torpedos... El Instituto Internacional de Estudios Estratégicos cuenta solamente 233 en esta categoría.

(Periodística)

OPERACIONES EN TESORERIA

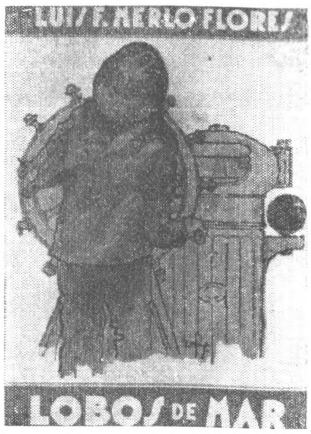
INDICACION DEL NUMERO DE SOCIO

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.

LOBOS DE MAR



LUIS F. MERLO FLORES

El propósito fundamental de este libro es el de recordar la acción desarrollada por la Armada Argentina en los mares y regiones más australes de la patria durante una etapa de la historia nacional

Precio especial para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles del Instituto: $ 3,90

Presentación:

Papel obra de 1ª

260 páginas ilustradas

Tapas 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, interno 27

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES
CENTRO NAVAL



NÉSTOR HILMAR LÓPEZ

Capitán de Corbeta I.M.

Falleció el 6 de julio de 1971

El capitán de corbeta I.M. Néstor Hilmar López nació en General Las Heras, provincia de Buenos Aires, el 22 de mayo de 1929.

Ingresó en la Armada el 26 de diciembre de 1947, como cadete del Escalafón de Comando de Infantería de Marina.

Ascendió a guardiamarina el 5 de diciembre de 1952 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1965.

Sus principales destinos fueron: «Bahía Thetis», Compañía de Servicios de Costas, Batallón de I.M. N° 1, «9 de Julio», Brigada de I.M. N° 1, Escuela de Guerra de I.M., Batallón de I.M. N° 6, Compañía de I.M. N° 5, Escuela de Suboficiales de I.M., Base de I.M. «Baterías», Comando de Infantería de Marina, Consejo Nacional de Seguridad y Comando de Operaciones Navales.

El Boletín del Centro Naval, en nombre de la Comisión Directiva y de su Dirección, cumple en rendir su postrer homenaje al distinguido consocio desaparecido.



JOAQUÍN D. A. MARTÍNEZ

Capitán de Fragata Médico

Falleció el 1° de noviembre de 1971

El capitán de fragata médico Joaquín D. A. Martínez ingresó en la Armada en el año 1941, como cirujano. Posteriormente se especializó en Medicina de Aviación y, en ese caTácter, integró comisiones de peritaje y estudio de accidentes aéreos. Fue miembro de la Junta de Investigaciones Científicas y Experimentales de las Fuerzas Armadas, dictó clases en la Facultad de Medicina de la Universidad de La Plata, cursó estudios de capacitación en Medicina del Deporte y representó a nuestra institución en congresos realizados en el país y en el extranjero sobre esta especialidad.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata médico Pedro A. Sabella, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina despide hoy por mi intermedio, en esta ceremonia de postumo homenaje, al señor capitán de fragata médico clon Joaquín Diego Alfredo Martínez.

Lo conceptuamos además un deber de reconocimiento venir en este momento a presentar las expresiones de pesar por esta su partida sin retorno, que nos confunde ante la magnitud del hecho, dejándonos la consternación por algo que escapa a captar en su esencia en nuestro entendimiento humano.

Fue el señor capitán de fragata médico Martínez un ejemplo de laboriosidad, tesón y corrección, sobre todo en la completa observancia de la disciplina naval, que le valió por siempre el aprecio de compañeros, superiores *y* subordinados.

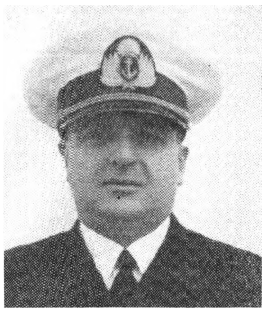
Su actividad fue múltiple y provechosa, distinguiéndose en sus tareas por su capacidad, inteligencia y hombría de bien.

Más tarde, en situación de retirado en servicio, dedicó sus actividades y conocimientos a facilitar un mejor cumplimiento de las funciones que le encomendó la Sanidad Naval, hasta que pasó a retiro efectivo, no sin nostalgia de su parte, alejándose materialmente del Servicio Naval, pero al que siguió siempre unido espiritualmente.

He aquí compendiado en este recuerdo lo que fue una vida intensamente vivida y que nos deja el magnífico galardón de su pleno desarrollo.

Rendimos junto a estos honores el profundo homenaje que no expresan las palabras, pero que sí brota de lo íntimo de nuestro ser como sentimiento de dolor por la pérdida acaecida; por el vacío que deja con su ausencia en el afecto de su hogar, de sus amigos, de sus camaradas.

Que Dios reciba su alma en su santo seno para que descanse en paz, y ayude a dar cristiana resignación a sus familiares, en esta hora de dura prueba.



GERARDO FERNÁNDEZ RUBIO

Capitán de fragata

Falleció el 3 de noviembre de 1971

El capitán de fragata Gerardo Fernández Rubio ingresó en la Armada en el año 1915 y pasó a retiro en 1946.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Ezcurra», «Cervantes», «Garay», «Pinedo», «Bahía Blanca» y «Tucumán».

Como retirado en servicio se desempeñó en la ex Dirección General de Navegación e Hidrografía.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Julio D. Arias, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina acompaña en homenaje postumo al capitán de fragata don Gerardo Fernández; Rubio, quien brindó los mejores años de su vida al servicio naval y desaparece ahora dejándonos la consternación del hecho que escapa al entendimiento huma no.

Abrazó su vocación en el año 1915 y su trayectoria dentro de la institución abarcó treinta en servicio activo que comprenden desde su aprendizaje de Artillería a bordo de la «Presidente Sarmiento» y sus posteriores jefaturas y comandos.

Se retiró en 1946, pero su inquietud lo llevó a incorporarse como Retirado en Servicio a la en aquella época llamada Dirección General de Navegación e Hidrografía.

A través de toda esta actividad dio prestigio a la institución y estuvo siempre acompañado por el afecto de los que lo rodeaban.

En la faz personal, conoció la sabiduría que viene de lo alto y lleva a los hombres por el sendero de la Justicia. Con modestia y sensatez, llevó el consejo adecuado a los que concurrieron a él.

Por su característica personalidad, seguirá en el recuerdo de los que de una u otra forma han pasado a su lado. Su puesto vacío no será cubierto sino que vivirá en el recuerdo, por ser parte indisoluble del aprecio y cariño que supo cimentar.

Roguemos por su alma.

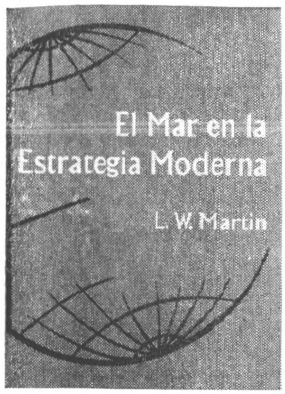
EL MAR
EN LA
ESTRATEGIA MODERNA

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

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIO VITALICIO

Capitán de navío contador Alberto Teobaldo Ferrari.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata médico José Alberto Liuzzi, teniente de corbeta Hugo Vannucclii, teniente de fragata médico Miguel Ángel Bulacios, teniente de fragata ingeniero Mario Alejandro Aurrecoechea y guardiamarinas Néstor Omar Savio, Horacio Gustavo Alvarez, Luis Juan José Andreis, Carlos Alberto Arballo, Alfredo Ignacio Astiz, Eduardo Carlos Bacigalupo, Juan Carlos Bagnat, Horacio Marcelo Ballabio, Alberto Eduardo Barreto, Carlos Alberto María Bence, Hugo Daniel Berrone, Claudio María Cabut, Gerardo Gabriel Cánepa, Lucio Daniel Cao, Ricardo Cavallo, Rodolfo Cionchi, Esteban Citta, Juan Carlos Couderc, Mario Dávila, Leonardo Jorge De Benedictis, Abel Eduardo Carlos de Ilzarbe, Guillermo Adolfo Díaz Andrade, Horacio Juan Ferrari, Carlos Alberto Funes, Roberto Luis Gardenal, Marcelo Gustavo Genne, Ricardo Gómez Paz, Hugo Omar Góndolo, Alberto Eduardo González, Horacio González Llanos, Juan José Grand, Carlos Alberto Grassi, Héctor Ricardo Gutiérrez, Ricardo Luis Hirsch, Guillermo Oscar Iglesias, Alejandro Bernardo Indaco, Aldo Alberto Irazoqui, Juan Manuel Lavanchy, Oscar Patricio Ledwith, Héctor Edgardo Lescano, Gerardo Fernando López, Norberto Osvaldo Martin, Enrique Germán Martínez, Gustavo Mendoza, Oscar Eduardo Metz, Dalv Hugo Alberto Morris, Raúl Alfredo Mourrat, Gustavo Raúl Palazuelos, Alfredo Honorio Pereuilh, Julio José Tomás Pestalardo, Rubén Ángel Piccirillo, Carlos Alberto Piccone, Carlos María Ramiro, Jorge Andrés Reto, Guillermo Carlos Rubino, Alejandro Jorge Sala Villanueva, Miguel Ángel Salvador, Carlos Alberto Sánchez, Francisco Savino, Eduardo José Serroels, Rafael Luis Sgueglia, Héctor Eduardo Sibilia, Carlos Alberto Soler, Juan Manuel Suárez, Roberto José Suárez Baleato, Carlos Guillermo Suárez

Mason, Raúl Héctor Tarnoski, Gustavo Adolfo Trama, Daniel Guillermo Ubieta, Juan Carlos Vásquez, Enrique Antonio Ventura, Gabriel Vignola, Eduardo Alberto Villarraza y Edgardo Alberto Walker.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Sr. Héctor E. Caputo, Dr. Julio Jesús López del Carril, Sr. Ángel Eduardo Degastaldi, Dr. Pedro Siculer y Dr. Manuel Evaristo Salgado.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Jorge J. Resio, teniente de fragata Felipe Bosch, capitán de corbeta contador Liborio F. Gamberale, capitán de fragata Gerardo Fernández Rubio y capitán de navío Dante]. Barzana.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío médico Melchor Andrés Escola y capitán de fragata médico Joaquín D. A. Martínez.

Por renuncia: Capitán de fragata auditor Arnaldo H. Carsuzán de la Torre.

SEPARACIÓN DE SOCIOS ACTIVOS

Por aplicación del artículo 31, inciso 1° del Estatuto: Teniente de navío (RE) Osvaldo Enrique Luraschi.

Por aplicación del artículo 31, inciso 3°, del Estatuto: Ex teniente de fragata Tomás López.

Por aplicación del articulo 17, inciso 5°, del Estatuto: Ex guardiamarina contador Raúl Adolfo Alba.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por artículo 17, inciso 5° del Estatuto: Ex teniente de fragata bioquímico Pablo Salvador Caligiore y ex capitán de corbeta médico Jorge Eduardo Capilla.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por renuncia: Comodoro (RE) Raúl Jorge Fraga y mayor (R) Pedro Díaz Andia.

CAMPO DEPORTIVO OLIVOS

Cuotas sociales anuales y tarifas

Durante la temporada 1971-72 regirán las siguientes:

Clasificación por edades	*Categoría del socio*				*Invitados (por día)*	
	Familiares	*Adherentes*				
		A	*B*	*C*	*Feriado*	*Hábil*
Infantiles (10 a 15 años)	$ 24	$ 50	$ 42	$ 100	$ 4	$ 2
Cadetes (16 a 21 años)	$ 42	$ 100	$ 42	$ 150	$ 5	$ 3
Mayores (Mayor de 21 años)	$ 60	$ 200	$ 42	$ 250	$ 7	$ 4

Las tarifas que deban abonar los señores socios por sus familiares podrán ser amortizadas en 12 cuotas y las correspondientes a los adherentes A, B o C, en 3 ó 4 cuotas. Los socios adherentes clase B (cadetes navales) no abonarán cuota de ingreso.

Aclaraciones

1. — Toda persona de estado civil casado se considera mayor, cualquiera sea su edad.

2. — Para los socios "Adherentes" se considera "año social" desde el 1° de noviembre hasta el 31 de octubre del año siguiente; a partir del 1° de mayo se abonará únicamente la mitad de la cuota social establecida.

3. — Las cuotas sociales se abonarán por adelantado y en su totalidad. Los socios "Titulares" (socios del Centro Naval) podrán optar por el pago en 12 mensualidades consecutivas del total de las cuotas sociales de los socios "Familiares" y "Adherentes" a su cargo, a descontar por la Tesorería del Centro Naval. En el caso de que se tratase de miembros de las fuerzas armadas en situación de retiro efectivo, es ***requisito previo*** que sus haberes sean administrados por la Tesorería del Centro Naval.

4.— Los socios "Titulares" —respecto a las cuotas de los socios "Familiares" a su cargo— solamente abonarán las cuotas sociales de sus 2 primeros hijos ***menores ele 21 años:*** por el resto de los hijos —de categoría "Familiares"-- no se abonará cuota social.

5.— Las solicitudes para asociar menores de 21 años que sin ser hijos del socio "Titular" (por razones que se explicasen en cada caso) virtualmente forman parte del grupo familiar, en caso de ser aceptadas, lo serán en la categoría de "Adherentes - C". ***Su*** numeración será la del socio "Titular", seguido por una barra y un número de la tercera decena.

6.— El socio "Titular" soltero puede llevar un invitado, abonando la siguiente cuota especial: Días feriados, $ 2; días hábiles, ***$*** 1.

Natación

El uso de la pileta es exclusivo para socios e invitados que tengan aprobado el examen médico. Para los socios el examen médico tiene validez durante toda la temporada; para los imitados, durante 30 días corridos.

El socio que no esté abonado pagará tarifa de invitado.

Socios de todas las categorías	*Abono temporada*	*Invitado (días feriados o días hábiles)*
Infantiles	$ 10	$ 3
Cadetes	$ 15	$ 3
Mayores	$ 20	$ 3

Arancel por examen médico

Para invitados (validez, 30 días): $ 5.

Nota: Se suprime el abono mensual, por la dificultad de su control, tanto en tesorería como en el acceso a la pileta.

Tenis

Hado su número limitado, sólo se permitirá hacer uso de las canchas por los invitados durante los días hábiles.

	Socios	*Invitados*
Abono anual	$ 20	—
Turno de juego	$ 1	$ 2

Vóleybol, Básquetbol y Fútbol

Las instalaciones, redes y pelotas se facilitarán "sin cargo".

Carpas, reposeras, sillas

	Abono mensual	*Alquiler diario*
Carpas grandes	$ 4,50	$ 3
Reposeras y sillas	—	$ 0,50

1. — Para abonos mensuales se reservará el 33% del total de carpas disponibles.

2. — Del resto, diariamente se reservarán 5 carpas hasta las 1200, a disposición de la Comisión Directiva del Centro Naval para representación.

Artículos de vestuario

1. — Roperitos (taquillas): Abono anual, $ 20.

2. — Perchas: Alquiler diario, $ 0,25.

3. — Canastos metálicos: Alquiler diario, $ 0,50.

4.— Toallas de baño, $ 1.

Aclaraciones

1. — La utilización del secador de ropas de la nursery (vestuario de damas) es *exclusivo* para prendas de bebés, y su uso es *gratuito.*

2. — La utilización de las piletas de la nursery está reservada exclusivamente para higienizar bebés.

3. — La provisión de máquina de afeitar, secador de cabello, peine, jabón, fijador y otros artículos de tocador es optativa y voluntaria del personal que atiende ambos vestuarios. Por lo tanto, su retribución también es voluntaria y libremente convenida entre ellos y los usuarios.

Habilitación de una puerta de acceso

Se hace saber que ha sido habilitada la puerta de acceso al campo que da sobre la calle Malaver.

COMIDA ENTRE CÍRCULOS

El 29 de octubre se realizó en la sede del Círculo Militar una de las tradicionales comidas entre Círculos, a la que asistieron el señor presidente, vicealmirante Fuenterosa, el señor vicepresidente 1°, contraalmirante Pereyra Murray, y los capitanes Rivolta, Lockhart, Ziegler, Ugarte, Fasce y Badens, con sus esposas.

MISA DE DIFUNTOS

El 2 de noviembre se efectuó en el panteón de la Institución la misa por los fieles difuntos, a la que asistió numeroso público y los capitanes Rivolta y Rennella, en representación del señor presidente.

SALÓN DEL 2° PISO Y SALÓN DEL ANEXO

Nuevas tarifas

A partir del 25 de agosto, las nuevas tarifas del alquiler de estos salones son las siguientes:

a)	1. Casamiento de socio 2. Aniversario de bodas de socio 3. Cumpleaños de socio 4. Casamiento de hijos	Salón 2° piso	$ 560
		Anexo	„ 210
b)	5. Aniversario de bodas de padres 6. Aniversario de bodas de hijos 7. Cumpleaños de padres	Salón 2° piso	$ 730
		Anexo	„ 270
c)	8. Casamiento de hermanos o nietos 9. Aniversario de bodas de hermanos o nietos 10. Cumpleaños de hijos mayores de 15 años 11. Cumpleaños 15 años de hijas, hermanos o nietas	Salón 2° piso	$ 1.150
		Anexo	„ 335

d)	12. Casamiento en que el socio sea padrino 13. Cumpleaños de hermanos mayores de 15 años 14. Casamiento de hijos de ex socios (exclusivamente fallecidos) del Centro Naval	Salón 2° piso	$1.250
		Anexo	„ 420

ESGRIMA. Ranking interno

En la sala de armas de nuestro Centro se realizaron las pruebas finales del ranking interno de Esgrima en las especialidades de espada, sable y florete, con los siguientes resultados:

Espada

1° Teniente de corbeta Oscar Martínez
2° Tente de corbeta Julio Vara
3° Teniente de navío Ing. Silvestre Fernández

Sable

1° Teniente de corbeta Carlos Riús
2° Teniente de corbeta Julio Vara
3° Teniente de navío Ing. Silvestre Fernández
4° Teniente de corbeta Oscar Martínez
5° Teniente de navío I.M. José del C. Heredia

Florete

1° Teniente de corbeta Julio Vara
2° Teniente de navío Ing. Silvestre Fernández
3° Teniente de navío I.M. José del C. Heredia
4° Teniente de corbeta Oscar Martínez

PANTEÓN

Por resolución de la C.D., a pedido del señor Secretario General Naval, se autorizó a depositar en el panteón del Centro Naval los restos de la señora Elna Klingstrom junto a los de su esposo, el alférez de navío D. José María Sobral.

ENTREGA DEL PABELLÓN DE GUERRA AL DESTRUCTOR A.R.A. «ALMIRANTE DOMECQ GARCÍA»

En una ceremonia realizada el 10 de diciembre en la base naval de Puerto Belgrano, el presidente de nuestro Centro hizo entrega del pabellón de guerra a este nuevo destructor recientemente incorporado a nuestra Armada.

Dicho pabellón, donado por el Centro Naval, configuró un homenaje al almirante Domecq García, que en varias ocasiones presidió nuestra Institución.

En la oportunidad dijo el almirante Fuenterosa:

Señores invitados, señores oficiales superiores, jefes y oficiales:

Como Presidente del Centro Naval me cabe el alto honor de entregar la bandera de guerra al destructor A.R.A. «Almirante Domecq García», en nombre de nuestra querida institución.

La entrega de la bandera de guerra a una unidad es uno de los momentos trascendentales de su historial. Tiene todo el simbolismo de una confirmación patriótica que reafirma, desde ese momento, la incorporación de esa nave, iniciada con el primer izamiento del pabellón patrio, al conjunto de las destinadas a defender nuestra soberanía e ideales.

Podríamos decir que tiene un valor similar al de esas ceremonias medievales en que un hombre, ya entregado a servir una causa, era armado caballero.

Desde hoy en adelante esta bandera de guerra donada por el Centro Naval será como una espada que flameará retadora, saliendo de su cofre para luchar por nuestra Patria hasta las últimas consecuencias y volviendo a encofrarse sólo después de haber cumplido con honor.

Pero una nave no es sólo una enorme máquina, tiene un elemento vivo que es su dotación, que viene a darle su espíritu. Quitémosle a este buque sus hombres y será una cosa inerte. Un buque tripulado, en cambio, lucha y entra al servicio de un ideal. Cuando tiene su bandera de guerra, posee realmente el símbolo de su deber y la razón de su existencia.

Los nombres que se imponen a los buques cumplen un doble propósito: el de honrar y el de ejemplificar. Esta nave tiene la suerte de llevar el nombre de uno de los más grandes almirantes de nuestra Armada. De tal modo ella enmarca un justiciero homenaje hacia el almirante Domecq García, al habérsele asignado su nombre a esta unidad de combate, y como veremos finalmente, es el Centro Naval la institución a quien más correspondía efectuar esta donación.

El almirante Manuel Domecq García nació en Buenos Aires el 12 de junio de 1859 y murió en la misma ciudad el 11 de enero de 1951. A lo largo de su provechosa y prolongada vida se destacó como marino, ministro de Marina, diplomático y presidente del Centro Naval. En cada una de estas altas funciones dejó una obra perdurable, lo cual lo señala como un hombre de excepcionales condiciones intelectuales, voluntad y carácter. Un ser, en suma, que honra a nuestra Armada y a nuestro país.

La carrera naval del almirante Domecq García fue completa desde su ingreso a la Escuela Naval Militar, a los 18 años de edad, hasta el año 1924 en que pasó a situación de retiro con el grado de almirante y luego de haber cumplido 47 años de importantísimos servicios, ocupando los más altos puestos profesionales y destacándose en todos ellos.

En 1895 comandó la fragata «Presidente Sarmiento», en cuya construcción tuvieron destacado lugar sus ideas, siendo verificador de la correcta ejecución de la obra.

Durante cuatro años estuvo a sus órdenes el acorazado A.R.A. «Almirante Brown» y en 1900, época de tensiones internacionales, fue jefe de la división naval compuesta por los cruceros «25 de Mayo» y «9 de Julio», los guardacostas «Libertad» e «Independencia» y el transporte «Chacabuco». En 1913 el almirante Domecq García culminó sus mandos navales con el comando en jefe de la escuadra.

También desempeñó importantes cargos en tierra, como el de director de la Escuela Naval Militar y del Arsenal de Marina, jefe de la Comisión Naval en Europa y de la comisión que, en 1908, vigiló la construcción de los acorazados «Moreno» y «Rivadavia». En 1921 fue designado para integrar el Consejo Supremo de Guerra y Marina, cargo que desempeñó desde 1922 a 1928, bajo la presidencia del doctor Marcelo T. de Alvear.

Su ministerio coincidió con uno de los momentos de más poderío de nuestra Armada, que, justamente en 1922, era séptima en tonelaje entre las armadas mundiales. Así como se destacó en lo profesional, lo hizo también en tan elevado cargo, siendo su ministerio de los más progresistas y favorables en la evolución de la Armada.

De esa elevada gestión bastaría mencionar solamente que hizo modernizar los acorazados «Moreno» y «Rivadavia», para que consumieran petróleo en reemplazo de carbón; que logró la sanción de la ley de armamento N° 11.378, la cual permitió dar un gran impulso al arma submarina en nuestra Armada, firmándose en su período ministerial la construcción de dos cruceros y tres submarinos en astilleros italianos, e iniciándose también las obras de la base naval Mar del Plata.

Hemos dicho que en su condición de militar entendido y capaz y por sus superiores dotes intelectuales, debió ocupar cargos en los que tuvo que realizar tareas diplomático-militares. Ya siendo alférez de fragata, fue ayudante de la Comisión de Límites con el Brasil, efectuando numerosos trabajos. En 1894/95 con el grado de capitán de fragata, se desempeñó como asesor técnico del perito argentino en la demarcación de límites con Chile.

Pero una de las comisiones más importantes que desempeñó el almirante Domecq García fue, sin duda, la de observador en la guerra ruso-japonesa de 1904/1905. En cumplimiento de la misma participó en varias acciones de guerra en unidades japonesas, y en ellas y de sus observaciones en el Imperio del Sol Naciente, escribió un valioso informe, en varios volúmenes, que fue utilizado para actualizar nuestra Armada.

De la forma en que desempeñó esta riesgosa, difícil y exótica misión, es buena prueba la concesión de cuatro condecoraciones japonesas, algunas de las cuales sólo se otorgan en excepcionales circunstancias.

Además, poseía otras altísimas condecoraciones otorgadas por los gobiernos de Francia, Italia, Suecia, Chile, España, y distinciones de nuestro país, que sólo reflejan parte de sus grandes méritos.

Por último, debo señalar que presidió el Centro Naval nada menos que en cuatro períodos y durante los mismos realizó una tarea que fue acorde con el más alto nivel en que se desempeñaba normalmente, fuera cual fuese la actividad que le tocara realizar.

En este cometido bregó, incansable y tesoneramente, para que el Centro Naval contara con un edificio acorde a la finalidad para la que había sido fundado. Durante su primera presidencia, al finalizar el siglo pasado, fue consolidando la capacidad financiera de la institución, como así también intensificó la acción para que los asociados llegaran a conformar una gran familia naval.

Por el afán y entusiasmo que volcó al progreso del Centro Naval, es que esta institución se consideró con derecho a tener el honor de entregar la bandera de guerra al destructor A.R.A. «Almirante Domecq García», como un homenaje más a quien fue tan digno y prestigioso presidente.

La historia nos puede servir en nuestras decisiones, para inspirarnos ideas y enseñanzas, o comprender situaciones. De ella es muy importante el conocimiento de la biografía de los grandes hombres, pues allí encontraremos la mentalidad y los principios de los jefes. Esto viene a colación porque en la figura ilustre del almirante Domecq García tiene la Armada, y en especial la dotación de esta nave, un guía de grandes decisiones, tareas, responsabilidades y conocimientos profesionales. Es, pues, un nombre que les trac una responsabilidad, la de ser dignos de esa gran figura, honra de nuestra Armada y uno de los pilares ele su evolución moderna.

Señor comandante del destructor A.R.A. «Almirante Domecq García»: Recibid la bandera de guerra que os ofrece el Centro Naval, custodiadla con orgullo y veneración,

y si alguna vez es necesaria izarla en los mástiles de esta nave, que vos o vuestros sucesores, junto con su dotación, sepan ser dignos del almirante Domecq García y de las tradiciones de nuestra Armada.

RECEPCIÓN A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El 14 de diciembre se llevó a cabo en los salones de nuestro Centro la tradicional recepción y baile en honor de los nuevos guardiamarinas egresados de la Escuela Naval Militar.

Inició el acto el señor presidente de nuestro Centro, vicealmirante Eugenio Fuenterosa, quien expresó:

Señoras, señores:

Como es norma tradicional, el Centro Naval ha abierto sus puertas para que una nueva promoción de la Escuela Naval Militar pase a engrosar sus filas, trayendo consigo la savia vivificante de la juventud.

Me complazo en dar la bienvenida a estos jóvenes oficiales, que han sido forjados en un instituto que ha sabido inculcarles, día a día, los mismos nobles sentimientos que inspiraron a quienes desinteresada y patrióticamente dieron vida y organizaron nuestra Armada, contribuyendo al engrandecimiento material y espiritual del país.

Doy asimismo igual bienvenida a los oficiales becarios extranjeros que efectuaron el viaje de instrucción en el crucero «La Argentina», con quienes fortalecieron los vínculos existentes de franca camaradería entre la oficialidad de nuestra Armada y las de Bolivia, República Dominicana, Ecuador, Paraguay, Perú y del Uruguay, así como a los dos becarios del Ejército y de nuestra Fuerza Aérea.

Me es grato, asimismo, agradecer a los representantes de los Círculos Militar y de Aeronáutica su presencia en este Centro, que siente así fortalecido su espíritu al recibir su saludo solidario en esta ceremonia de incorporación.

Jóvenes guardiamarinas: El camino que debisteis recorrer para llegar a la graduación no ha de haber estado exento de escollos y muchas han de haber sido las ocasiones para poner a prueba vuestro espíritu y vuestra vocación naval. Una etapa más importante de vuestra vida comenzáis en estos días: es la de aplicar vuestros conocimientos y entusiasmo en beneficio de la República. El itinerario también ha de ser largo y también en él, aunque de otra naturaleza y envergadura, habéis de tener que vencer inconvenientes que exigirán que dobléis vuestra dedicación, pero no dudo del éxito final, porque para eso se os ha dotado de una dosis apreciable de conocimientos técnico-profesionales, una cultura humanística equilibrada, un claro concepto de vuestros deberes como militares y como ciudadanos de un país esencialmente democrático, y por sobre todas las cosas de un espíritu de desinterés, honradez y solidaridad, en el que la Patria es el norte fundamental.

Para lograr el éxito debéis aprovechar vuestra instrucción al máximo, templar vuestro carácter en la obediencia y el estudio, y ejercitar el mando con ecuanimidad.

Os toca actuar en un momento en que la Nación intenta unir a todos sus hijos, a fin de que animando esfuerzos contribuyan a forjar su grandeza y prosperidad. Junto a vuestros camaradas de tierra y del aire, unidos por un común concepto del deber y del patriotismo, debéis cimentar la más sólida cohesión e indestructible amistad, que es imprescindible para el momento de prueba en que vivimos, a fin ele que las fuerzas armadas constituyan el punto de apoyo que la República necesita, tanto en la paz como en la guerra, para tomar el rumbo fijo y sin demora, sin regresiones sectarias ni antinacionales, en procura de un destino histórico dentro del mundo occidental y el continente de la hermandad americana.

Habéis pasado a integrar el cuadro de oficiales de la Armada, estáis sirviendo ya en sus unidades y organismos, y desde hoy esta casa os será familiar como punto de reunión con vuestros camaradas. Las actividades sociales, culturales y deportivas que cumple el Centro Naval, siempre tendientes al estrechamiento de las relaciones de camaradería entre los integrantes de la familia naval, así como también de vínculos de protección recíproca entre sus asociados, harán que nuestra institución pase a ser parte de vuestra vida.

Que Dios os acompañe en toda esta gran etapa que habéis iniciado, para que seáis dignos soldados de la paz y la libertad.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Nombramiento de presidente

La C. D. ha designado al señor vicealmirante D. Eugenio Fuenterosa para ocupar el cargo vacante de presidente del Instituto del epígrafe.

OBRA TALLER "STELLA MARIS", DE PUERTO BELGRANO

Dados los propósitos que persigue esta obra, que ha solicitado una contribución pecuniaria, le ha sido otorgada la suma de 1.000 pesos.

CÍRCULO MILITAR. Homenaje a Bartolomé Mitre

Ante una invitación de la presidencia de dicho Círculo al homenaje a rendir al teniente general D. Bartolomé Mitre en el sesquicentenario de su nacimiento, acto que se realizó el 25 de noviembre pasado en el Museo Mitre, concurrió al mismo el señor secretario de nuestro Centro, capitán Badens, en representación de la Comisión Directiva.

REUNIÓN DE FIN DE AÑO CON EL PERSONAL

Como es habitual al finalizar cada año, el 29 de diciembre, a las 1900, se realizó la reunión de las autoridades del Centro, encabezadas por el señor presidente, con el personal de la casa.

En la oportunidad, el vicealmirante Fuenterosa 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.

ASAMBLEA ORDINARIA DEL AÑO 1972

Renovación parcial de autoridades

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:

Vicepresidente 2°: Por dos años.
Protesorero: Por dos años.
Diez vocales titulares: Por dos años.
Seis vocales suplentes: Por un año.
Un revisor de cuentas titular: Por dos años.
Dos 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 mínimo, 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

Vicepresidente 2°: Capitán de navío Antonio H. Rivolta
Protesorero: Teniente de corbeta Luis Virgilc
Vocales titulares: Capitán de navío Eduardo- B. P. Lockhart
Capitán de navío Jorge A. Ledesma
Capitán de fragata Ismael D. Molina
Capitán de fragata Femando N. 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
Capitán de fragata Enrique González Lonziéme
Revisor de cuentas titular: Capitán de navío contador Héctor J. Domínguez

Miembros que continúan en sus funciones

Presidente: Vicealmirante Eugenio Fuenterosa
Vicepresidente 1°: Contraalmirante Víctor H. Pereyra Murray
Tesorero: Capitán de navío contador Aldo Ángel Marchesotti
Vocales titulares: Capitán de navío Hugo Luis G. Dietrich
Capitán de navío Luis María Mendía
Capitán de navío Raúl Oscar Ziegler
Capitán de navío odontólogo Lionel Raúl de la Serna
Capitán de navío Gerardo F. Ojanguren
Capitán de fragata Carlos Mario Ianni
Capitán de fragata Rodolfo A. Remotti
Capitán de fragata Ricardo O. Rennella
Capitán de fragata Luis D. Ugarte
Capitán de corbeta Juan Jorge Basso
Revisor de cuentas titular: Capitán de navío Antonio Vañek

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

Entretenimientos

A C E R T I J O S

Aféresis silábica

Embarcación de un solo palo, con cangreja y foque.

Bola de carne que tiene el tocino de la papada.

Fuga de consonantes

. . I . . A . . A

Bergantín con un palo más, chico, a popa.

Fuga de vocales

P . R . .

Embarcación filipina

Cambio de consonante

Pieza para gobernar una embarcación.

Fruto cítrico.

Cambio de vocal

Recoger anclas.
Limpiar con un líquido.

Paragoge

Arrecife de coral de forma anular.

Aturdir, causar aturdimiento.

Anagrama

Nevada.
Caza.

Palíndromo

. . . . .
Flotan y avanzan en el agua.

Síncopa

Parte más delgada y alta de una entena.

Embriaguez.

Homónimos

Embarcación de vela y remo usada por los moros.

Autillo, ave rapaz nocturna.

(Lns soluciones en la página 524)

CASILLERO 1

a	77	55	117	40	35	19
b	64	96	11	63	88	126
c	61	3	110	28	46	82
d	107	104	51	43	52	92
e	7	17	71	115	87	23
f	38	32	48	74	9	67
g	94	2	58	124	22	120
h	14	79	20	109	72	91
i	70	37	31	118	57	25
j	26	59	10	102	112	33

k	116	45	4	85	34	49
l	101	53	6	106	13	16
m	1	29	83	8	97	15
n	125	56	80	42	44	76
o	66	27	100	122	114	24
p	36	65	18	12	60	30
q	121	62	69	21	90	93
r	50	39	86	123	73	105
s	113	95	103	119	81	68
t	41	47	5	98	108	54
u	78	84	75	111	99	89

CASILLERO 2

1	2	3	4	5	6		7	8		9	10	11	12
13		14	15		16	17	18	19	20	21		22	23
	24	25	26	27	28		29	30		31	32	33	
34	35	36	37	38	39		40	41	42	43	44		45
	46	47	48	49	50	51	52		53	54	55	56	
57	58		59	60	61	62	63	64	65	66	67		68
69	70	71	72	73	74	75	76		77	78	79	80	81
82		83	84		85	86	87	88	89	90	91		92
93	94	95	96	97	98	99	100	101		102	103	104	105
	106	107	108	109	110	111	112	113		114	115	116	117
118	119	120		121		122	123	124	125	126			

P O L I G R A F I A

De acuerdo con las REFERENCIAS ubicar las palabras en el Casillero 1, trasladar luego las letras al Casillero 2 según su número, donde se leerá una frase y el nombre de su autor, quien fue abogado, historiador, filósofo y político argentino. (Carlos Octavio, 1875-1918)

Referencias

a) Ahogar, degollar.
b) Mamífero roedor de veloz carrera, presa codiciada por los cazadores.
c) Lugar o país en que se ha nacido.
d) Pasas de fuera adentro.
e) Enlace fortuito de los sucesos. Hado, sino, fortuna.
f) Convida, incita.
g) Adverbio de tiempo.
h) Natural del Lacio (fem.).
i) Ave zancuda, alta, gris, de pico largo y cónico.
j) Oleo santo.
k) Planta de las cumbres de los Alpes.
I) Indígenas que viven en el Chaco, a orillas del Bermejo.
m) Lista que llevan como adorno las cortinas, doseles, etc.
n) Sabio español que tuvo que emigrar a Chile por sus ideas liberales. (Andrés Antonio, 1792-1852).
o) Arbol bombáceo de la familia de las esterculiáceas, que vive principalmente en las Antillas.
p) Poseen.
q) Montaje de la pieza de artillería.
r) Parte que media entre nudo y nudo, en las cañas.
s) Término, límite, borde de una superficie.
t) Uno de los 7 colores del espectro solar.
u) Nombre de mujer.

(La solución en la página 524)

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

Acertijos

Aféresis silábica:
Balandra
Landra

Fuga de consonantes:
Bricbarca

Fuga de vocales:
Parao

Cambio de consonante:
Timón
Limón

Cambio de vocal:
Levar
Lavar

Paragoge:
Atolón
Atolondrar

Anagrama:
Nevazón
Venazón

Palíndromo:
Nadan

Sincopa
Pena
Pea

Homónimos:
Carabo

Poligrafía

a) Amular; b) Liebre; c) Patria; d) Entras; e) Suerte; f) Invita; g) Cuando; h) Latina; i) Grulla; j) Crisma; k) Genepi; 1) Ocoles; m) Cenefa; n) Gorgea; o) Ceibón; p) Tienen; q) Cureña; r) Canuto; s) Orilla; t) Indigo; u) Mónica.

"Cuando se tiene la suerte de nacer en una patria libre e invicta como la República Argentina, amarla no entraña sacrificio sino legítimo orgullo".

C. O. **BUNGE**

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

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 17.

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, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

PROFESOR DE KARATE: Lunes, de 18 a 19.30; jueves, de 18 a 19.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 9 a 21; sábados, de 9 a 13.

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 15.30 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 LXXXIX

1971

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1971 Num. 686	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Marinos Ilustres. Contraalmirante Manuel García Mansilla	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 Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Centro Naval)	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)	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°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
Rodríguez B.N.	**El descubrimiento de la Antártida**	1
Ortiz De Marco E.	**La noción de "política"**	12
Martínez J.J.	**El puerto de aguas profundas**	27
Tozzini R.J.	**La Universidad argentin**	49
Garrido M.	**El Río de la Plata y algunos de sus problemas**	59
Destéfani L.H.	**Gloria, tragedia y compensación**	67
Morales J.A.	**Escuela de Pesca: una realidad nacional**	79
Escola H.J.	**La exclusión de la jurisdicción nacional en las causas de jurisdicción marítima**	85
Notas profesionales	**NACIONALES**	
"	Se construirán tres buques cargueros para ELMA	97
"	Investigación de recursos pesqueros y experiencias con nuevas técnicas de captura e industralización	98
"	Un puerto de pesca	102
"	Los recursos marítimos	103

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1971 Num. 686 (Cont.)	
Notas profesionales	**EXTRANJERAS**	
(cont.)	**España**	
"	Con audaz ritmo crece la industria naval española	104
	Estados Unidos	
"	Los submarinos soviéticos en el Caribe	105
"	Examínase la teoría de Einstein con los mariners	105
"	Ansiedad por una falsa alarma nuclear	107
"	Los aminoácidos del meteorito de Murchison son extraterrestres	109
	Gran Bretaña	
	Equipos para yachting y motonáutica	111
Necrología	Teniente de Navío I.M. Heriberto Saavedra	112
"	Capitán de Fragata Médico Ramón E. Goya	113
"	Capitán de Corbeta Julio E. Zavalla	114
"	Capitán de Corbeta Francisco Schiaffino	115
"	Almirante Agustín Ricardo Penas	116
"	Teniente de Navío Afredo Rubén Toledo	118
"	Capitán de Fragata Juan Pedro Delucchi	119
"	Capitán de Fragata Auditor Hugo José Peretti	120
"	Capitán de Navío I.M. Alfredo Juan Job	121
"	Capitán de Fragata Erasmo Macchi Zubiaurre	123
"	Capitán de Navío Contador Armando Correa Urquiza	125
"	Guardiamarina Adolfo Tulio Pomo	126
"	Capitán de Fragata Carlos Enrique Pensotti	127
"	Capitán de Navío Osvaldo Fernández	128
Asuntos Internos	Reconocimiento de socios vitalicios	129
"	Altas de socios activos	129
"	Altas de socios concurrentes	129
"	Bajas de socios vitalicios	129
"	Bajas de socios honorarios	129
"	Bajas de socios activos	129
"	Bajas de socios concurrentes	130
"	No confirmados como socios	130
"	Asamblea Ordinaria 1971 - Renovación parcial de autoridades	130
"	Boletín. Trabajos publicados en el bienio 1969-1970 - Designación del jurado para discernir premios	131
"	Premio Centro Naval - Egresados de la Escuela de Aviación Militar y del Colegio Militar de la Nación	131
"	Motonáutica - Constitución de una Comisión	131
"	Prácticas de karate	131
"	Cuota social - Aumento	132
"	Tesoreria - Modificación de la tasa de interés de Caja de Ahorro y Préstamo	132
"	Homenaje al Almirante Brown en el 114° Aniversario de su fallecimiento	132
	Entretenimientos	133
	Soluciones	136
	(Servicios y Horarios de la casa)	S/N°

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1971 Num. 687	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Marinos Ilustres. Vicealmirante Segundo R. Storni	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)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Centro Naval)	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)	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 Instituto de Pubicaciones Navales)	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°
Goyogana F.M.	**La actualidad de las ideas de Mahan**	137
Lonziéme E.G.	**La conquista criolla de la Tierra del Fuego**	157
Gómez Villafañe A.	**La "Nueva Concepción del Dcrecho" y la naturaleza jurídica de la institución "Fuerzas Armadas de la Nación"**	179
Quiroga Furque E.	**"Gota de Mar". Anécdotas marineras**	195
Moranchel M.A.	**La responsabilidad de la decisión**	205
Alvares - Le Pera	**El presupuesto integrado y el control de dirección. (Reflexiones sobre una experiencia)**	217
Necrología	Guardiamarina Contador Oscar Osvaldo Gambone	227
"	Teniente de Navío I.M. Carlos Alberto Di Masi	228
"	Capitán de Fragata Cayetano Labate	229
"	Capitán de Corbeta Alberto Galigiana Segura	230
"	Capitán de Fragata Ingeniero Naval Jorge Adolfo González	231
"	Capitán de Fragata Manuel A. Ruiz Moreno	232
"	Capitán de Fragata Ingeniero Naval Serafín Miguel Chiappe	233
"	Capitán de Fragata I.M. Oscar Luis Bispe	234
"	Capitán de Navío Heli Orlando Saint Jean	235
"	Capitán de Fragata I.M. Eduardo Luis Calderwood	236

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1971 Num. 687 (Cont.)	
Necrología	Vicealmirante Juan Carlos Saravia	238
(cont.)	Contraalmirante Rodolfo Walter Mata	240
"	Capitán de Fragata Aviador Naval Julio César Bachini	242
"	Capitán de Navío Julio Cárrega	243
	Suplemento a la Nómina de Socios Fallecidos (mayo 1952 a diciembre 1968)	244
Asuntos Internos	Reconocimiento de socio honorario	245
"	Reconocimiento de socios vitalicios	245
"	Alta de socios activos	245
"	Altas de socios concurrentes	246
"	Reconocimiento de socio concurrente	246
"	Bajas de socios vitalicios	246
"	Bajs de socios activos	246
"	No confirmados como socios	246
"	Separación de socios	247
"	Retrato del Almirante Brown	247
"	Homenaje al yate "Fortuna"	251
"	Cuadro del Vicealmirante Daniel Rojas Torres	255
"	Servicio de pedicuría - Aumento de tarifa	259
"	Delegación Ushuaia - Designación de Presidente	259
"	Delegación Mar del Plata - Designación de Presidente	259
"	Instituto de Publicaciones Navales - Nombramiento de vocales	259
"	89° Aniversario de la fundación del Centro Naval	259
"	Instituto Naval de Conferencias - Incorporación del Presidente del Centro Naval como vocal de la Junta Directiva	265
"	Ciclo musical de 1971	265
"	Constitución de Delegaciones y Subcomisiones	266
"	Día de la Armada Argentina	266
	Entretenimientos	267
	Soluciones	270
	(Servicios y Horarios de la casa)	S/N°
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Septiembre 1971 Num. 688	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Marinos Ilustres. Contraalmirante Martín Guerrico	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)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	S/N°

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Septiembre 1971 Num. 688 (Cont.)	
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Centro Naval)	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 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°
Panzarini R.N.	**La exploración científica del mar**	271
Milano C.R.	**Los principios de la guerra y la subversión urbana**	287
Gonález Warcalde	**Ciclones tropicales: sus efectos**	303
Pessagno Espora	**Ana Perichon**	313
Lazzaroni L.J.	**I.a verificación del peritaje sobre accidentes marítimos**	327
Bréndel J.	**Tríptico marino**	345
S / A	**América latina: relaciones comerciales**	349
Moranchel M.A.	**Una carta**	353
Notas profesionales	**NACIONALES**	
"	Estación astronómica Río Grande	355
"	Ceremonia de colocación de la quilla a un buque hidrográfico para la Armada	356
"	Visita al Servicio de Hidrografía Naval	356
"	El Jefe del Servicio Meteorológico de la Armada asiste a la XV Asamblea General de la Unión Geofisica y Geodésica Internacional	357
"	Cursos de Historia Marítima y de Seguros Marítimos	357
"	Se firmó un contrato entre la Armada Argentina y los astilleros Alianza para la construcción de un buque hidrográfico principal	358
"	Afirmación del pabellón de guerra argentino en uno de los destructores adquiridos recientemente en los Estados Unidos	358
	EXTRANJERAS	
	Internacionales	
"	El poderío naval ruso y el estadounidense, según el "Jane's" de 1971	359
"	La "batalla naval" entre Rusia y Estados Unidos la ganarán los submarinos	360
	Gran Bretaña	
"	Homenaje improvisado	363
"	El microsubmarino "Pisces"	364
"	La marina británica incorpora nuevos tipos de buques a su flota	365
Necrología	Capitán de Fragata Carlos J. Galvalisi	367
"	Capitán de Corbeta Francisco W. Mac Donnell	368
"	Capitán de Fragata Alberto R. Antonini	369
"	Capitán de Fragata Eduardo M. Farinati	371
"	Capitán de Fragata Calixto Oliver	373
"	Capitán de Fragata David R. Molteni	374
"	Capitán de Navío Contador Roberto Aníbal Marques	375
"	Capitán de Fragata I.M. Salvador José Cilander	377
"	Capitán de Corbeta I.M. Carlos Washington Vélez	378

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Septiembre 1971 Num. 688 (Cont.)	
Asuntos Internos	Altas de socios activos	381
"	Reingreso de socio activo	381
"	Reconocimiento de socio honorario	381
"	Reconocimiento de socios concurrentes	381
"	Altas de socios concurrentes	381
"	Bajas de socios vitalicios	382
"	Bajas de socios activos	382
"	Separación de socio activo	382
"	Bajas de socios concurrentes	382
"	Separación de socio concurrente	382
"	No confirmados como socios	382
"	Delegción Puerto Belgrano - Incorporación de miembros	383
"	Renuncia de Protesorero de la C.D. y nombramiento	383
"	Subcomisión de Deportes - Incorporación de un miembro	383
"	Subcomisión de Tiro y Caza Deportiva - Renuncia de delegado	383
"	Servicios de la casa - Aumento de tarifas	383
"	Instituto de Publicaciones Navales - Memoria y Balance del año 1970	386
"	Comida Intercírculos	386
"	Donación de una bandera de guerra al destructor ARA "Almirante Domecq García"	387
"	Aniversario de la muerte del general San Martín	387
"	Torneos de sable por la Copa "Armada Argentina"	387
"	Torneo de karate	388
"	Aniversario de la Revolución Libertadora	388
"	XVII Salón Anual de Marinistas - Constitución del jurado	389
"	Campo Deportivo Olivos - Cuotas de ingreso y tarifas de los distintos servicios	389
	Entretenimientos	391
	Soluciones	394
	(Servicios y Horarios de la casa)	395
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1971 Num. 689	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	Marinos Ilustres. Capitán de Navío Santiago J. Albarracín	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)	S/N°
	(Aviso Centro Naval - Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Centro Naval)	S/N°

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1971 Num. 689 (Cont.)	
	(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)	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 - 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 Instituto de Pubicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Street M.D.	**Enseñanzas estratégicas del primer combate disputado entre "dreadnoughts"**	397
Gorostegui J.C.	**El centralismo. (Concentración del poder). Grave problema argentino**	445
Holmberg A.D.	**¿Trasladar la Capital Federal? ¿Adonde?**	465
Etcheverry A.O	**Origen y evolución de las obras sociales**	471
Casellas A.O.	**Razones de una "inconciencia" marítima**	489
S / A	**El arte del comando. (Lealtad a sus subordinados)**	494
Notas profesionales	**NACIONALES**	
"	Se construirá en el país un buque de guerra	495
"	Los navíos nucleares	495
"	Nuestras existencias pesqueras	496
"	Aniversario de un arsenal y de talleres navales	497
	EXTRANJERAS	
	España	
"	Buques españoles para la URSS, Sudáfrica y Portugal	498
	Estados Unidos	
"	Con los nuevos equipos, la Marina alcanza récords de profundidad	499
	Unión Soviética	
	Aumenta el poder naval soviético	502
Necrología	Capitán de Corbeta I.M. Néstor Hilmar López	505
"	Capitán de Fragata Médico Joaquín D. A. Martínez	506
"	Capitán de Fragata Gerardo Martínez Rubio	507
Asuntos Internos	Reconocimiento de socio vitlicio	509
"	Altas de socios activos	509
"	Altas de socios concurrentes	510
"	Bajas de socios vitalicios	510
"	Bajas de socios activos	510
"	Separación de socios activos	510
"	No confirmados como socios	510
"	Bajas de socios concurrentes	510
"	Campo Deportivo Olivos - Cuotas sociales anuales y tarifas	511
"	Comida entre Círculos	513
"	Misa de Difuntos	513
"	Salón del 2° Piso y Saón del Anexo	513
"	Esgrima - Ranking interno	514

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1971 Num. 689 (Cont.)	
Asuntos Internos	Panteón	514
(cont.)	Entrega del pabellón de guerra al destructor ARA "Almirante Domecq García"	514
"	Recepción a los nuevos Guardiamarinas	517
"	Instituto de Publicaciones Navales - Nombramiento del Presidente	518
"	Obra taller "Stella Maris", de Puerto Belgrano	518
"	Círculo Militar - Homenaje a Bartolomé Mitre	518
"	Reunión de fin de año con el personal	518
"	Asamblea Ordinaria del año 1972 - Renovación parcial de autoridades	518
	Entretenimientos	521
	Soluciones	524
	(Servicios y Horarios de la casa)	525