



BUENOS AIRES

ENERO-MARZO 1972 • NÚM. 690

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

¡LA RIQUEZA DEL PAÍS 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

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

Ene.-Mar. 1972

Nº 690

VOL. XC

AÑO XCI

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Marinos ilustres: El comodoro Augusto Lasserre	III
Los derechos humanos, custodios del progreso y la estabilidad	1
<i>Contalmirante Carlos Alberto Sánchez Sañudo</i>	
La inmigración boer en la Patagonia	11
<i>Capitán de navio Mario Raúl Chingotto</i>	
El combate naval de Lepanto, bautismo de fuego de Miguel de Cervantes Saavedra	23
<i>Ingeniero Carlos Alberto Guzmán</i>	
La sociedad y su universidad	33
<i>Teniente de navio Emilio Carlos Alberto Lázzari</i>	
Comentarios sobre los sistemas de armas	55
<i>Capitán de fragata Juan R. Ayala Torales</i>	
Instituto para la Investigación de los Problemas del Mar	63
<i>Capitán de corbeta Roberto Angel Varela</i>	
La "Nueva Concepción del Derecho" y la Economía Política	69
<i>Capitán de fragata abogado Alvaro Gómez Villafañe</i>	
La extraordinaria vida del comandante Piedra Buena	79
<i>Sr. Juan Carlos Moreno</i>	
Notas profesionales	87
Necrológicas	101
Asuntos internos	117
Entretencimientos	125



Registro de la Propiedad
Intelectual Nº 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 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



COMODORO AUGUSTO LASSERRE
1826 - 1906

Comodoro Augusto Lasserre

Un veterano de las guerras napoleónicas, Juan Lasserre, se radicó en Buenos Aires y casó con Ana Seguí, hermana de Francisco José Seguí, oficial de marina.

Juan Lasserre era un hombre valiente y culto, periodista de alma, dueño de una pluma cáustica que le valió procesos, en uno de los cuales fue patrocinado por el joven abogado Florencio Varela, que defendía en él a la libertad de piensa.

En 1826 nació su hijo Augusto, el futuro comodoro, que a los catorce años fue enviado a Francia, donde hizo sus estudios secundarios en el Colegio Soriolt. Al regresar a su patria, el ejemplo de su tío Seguí lo decidió a ingresar como subteniente de artillería en la fragata «25 de Mayo», que apresada frente a Montevideo por las fuerzas inglesas durante el llamado “robo de la escuadra”, fue devuelta en febrero de 1850, año en que Lasserre se incorporó a su plana mayor.

Se encontraba éste a bordo del «Maipú», Paraná arriba, cuando se produjo la caída de Rosas. Ese buque y los demás que formaban la escuadra al mando de Coe se incorporaron a las fuerzas del vencedor de Caseros y dos meses después, Lasserre fue ascendido a teniente.

Al producirse la revolución del 11 de septiembre, la íntima amistad suya con los hermanos Mariano y Bartolomé Cordero lo hicieron sospechoso de contrario al jefe entrerriano, lo que le costó un mes de prisión en la Capitanía del Puerto.

Aclarada su posición, se plegó, como casi todos los jefes navales de ese momento, a la Escuadra de la Confederación que durante el sitio de Lagos combatió contra la de Buenos Aires, mandada por el marino polaco Florián Zurowsky, y luchó valientemente en el combate de Martín García, en que se rindió la nave insignia de las fuerzas de Buenos Aires y comenzó el bloqueo de su puerto.

Al producirse la traición de Coe, que entregó la escuadra de la Confederación al gobierno de Buenos Aires, Lasserre y sus amigos los Cordero se opusieron a esa vergonzosa tractación, con las armas en la mano, pero muchas conciencias habían sido adormecidas por el soborno y esa viril actitud no encontró imitadores.

Disgustado, Lasserre abandonó el servicio naval y se incorporó al ejército de Lagos.

Al levantarse el sitio de Buenos Aires se ausentó al extranjero, para volver luego al país en 1859 y asumir el comando del «Coronel Dorrego», que formaba parte de la escuadra de la Confederación en Montevideo.

En esa escuadra, al mando de Mariano Cordero, luchó heroicamente en el forzamiento del paso de Martín García; herido en el combate, continuó luchando, y el elogio de su conducta en el parte de la victoria motivó su incorporación, con el grado de capitán, a la Armada Nacional, cuyo despacho reproduce la fotografía.

Al disolverse los poderes nacionales por las renunciadas del presidente Derqui y el vicepresidente Pedernera, Lasserre, que ya había alcanzado el grado de teniente coronel de marina, se retiró del servicio naval en diciembre de 1861.

Trece años más tarde volvió a él al producirse la revolución mitrista contra el gobierno de Sarmiento, en 1874.

Durante ese intervalo de vida civil, Lasserre hizo un viaje a las Malvinas, comisionado por una importante compañía de seguros italiana para efectuar un peritaje por la pérdida de un buque de aquella bandera.

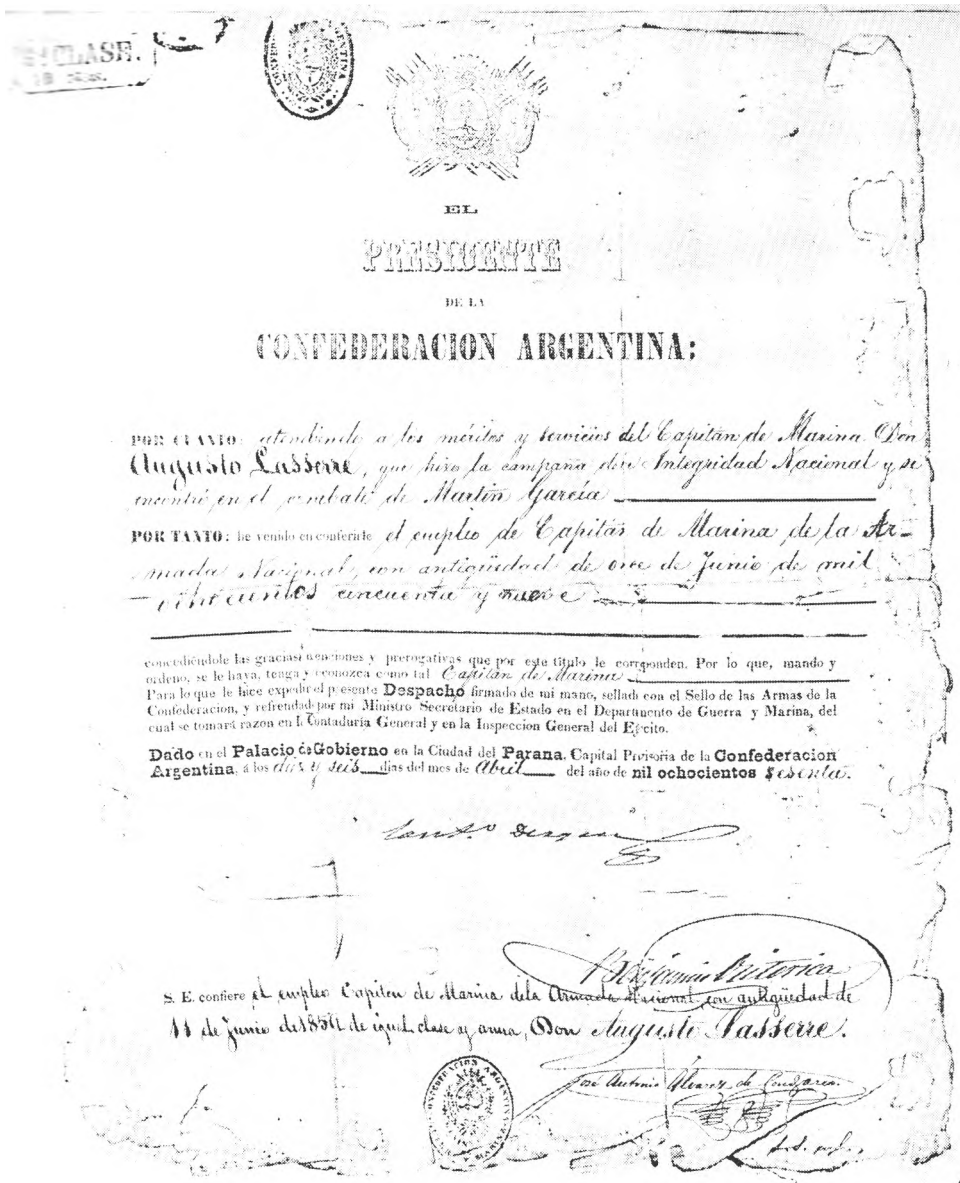
Con motivo de ese viaje escribió una *Descripción de un viaje a las Malvinas*, que fue publicada por José Hernández en el diario *El Río de la Plata*, que dirigía el autor del *Martín Fierro*, en noviembre de 1869.

Sobre esa *Descripción*, escrita en forma de carta a Hernández, se hizo un gran silencio. En ella, Lasserre hace una minuciosa descripción de las islas, de su fauna y de su flora, pero sobre todo, patrióticamente inspirado, pugna por la devolución a la soberanía argentina del territorio usurpado por la fuerza y acusa la negligencia de las autoridades que “imperdonablemente postergaron justicieras reclamaciones que hacen cada día más difícil el completar la integridad territorial de la República”.

Vuelto a la Armada en octubre de 1874, y rendida una de las naves rebeldes de aquella revolución, la cañonera «Paraná», se le confía su comando y en él cumple Lasserre las misiones que la historia adscribe a su nombre y le valdrán el agradecimiento de la posteridad.

En 1879 recorre la costa patagónica hasta el estrecho de Magallanes, y en 1881 y 82 realiza estudios hidrográficos y oceanográficos en el litoral del Chubut, estableciendo subprefecturas marítimas en San Juan de Salvamento y Ushuaia.

La *División Expedicionaria al Atlántico Sur*, que hoy bien se llama *División Lasserre*, de la que formaban parte el transporte «Villarino», el vapor «Comodoro Py», los cúters «Patagones», «Santa Cruz», y «Bahía Blanca» y la barca «Cabo de Hornos», el viejo buque de Piedra Buena,



El despacho, fechado en Paraná —entonces capital de la Confederación Argentina—, firmado por el presidente Derqui y refrendado por el ministro de Guerra y Marina, general Victorica, por el cual se da de alta en la Armada Nacional al “Capitán de Marina” Arturo Lasserre.

recibe a fines de 1883, por decreto, la misión de colocar faros y balizas y de reconocer los depósitos de guano, fosfato y salitre y los puertos apropiados para la pesca en las costas de la Patagonia y Tierra del Fuego.

Esa misión la cumple el ya coronel Lasserre y culmina con la construcción, en la isla de los Estados, del faro San Juan de Salvamento, cuya luz daría seguridad al intenso tráfico marítimo y terminaría con la sucesión de naufragios que habían convertido a esa costa en un cementerio de barcos. El faro y la subprefectura permanente, inaugurados solemnemente el 25 de mayo de 1884, convertían en realidad tangible la afirmación de Piedra Buena: “Aquí termina el dominio de la República Argentina”.

Bajo la grandiosa cúpula de la catedral de San Pablo, en Londres, se encuentra la tumba de su arquitecto, Christopher Wren. En la lápida que la cubre está grabado su nombre y una inscripción latina que reza: *Si monumentum requiris, circumspice*, o sea: “Si buscas su monumento, mira a tu alrededor”.

Algo parecido podría decirse del comodoro. Su monumento existe: es el *Faro del Fin del Mundo*, que el genio profético de Julio Verne describió diecinueve años antes de que se hiciera realidad.

Ocho meses duró esa inolvidable expedición. A su regreso, Lasserre fue premiado con el encargo de traer de Trieste el crucero «Patagonia», construido allí, y recibió a la vuelta el ascenso a comodoro.

De 1887 a 1890 fue jefe de la segunda División Naval y del 90 al 96 desempeñó la presidencia de la Junta Consultiva. Retirado del servicio activo, pero no de la actividad laboriosa, puesto que en 1901 patentó un bote salvavidas insumergible de su invención, fue nombrado vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina, cargo en el que falleció el 20 de septiembre de 1906, a los ochenta años de edad.

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. CARLOS G. N. CODA

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Vicepresidente 1º:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vicepresidente 2º:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:

Capitán de Navío Contador ALDO ANGEL 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 Navío FERNANDO M. ROMEO

Capitán de Fragata RODOLFO A. FASCE

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI

Capitán de Fragata Odontólogo CARLOS E. NIELSEN

Capitán de Navío PEDRO A. SANTAMARÍA

Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA

Capitán de Navío HUGO LL'IS 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 Fragata JUAN JORGE BASSO

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ 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:

Contraalmirante Contador HÍCTOR J. DOMÍNGUEZ

Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Revisores suplentes:

Capitán de Fragata MANUEL I. MARTÍN Y HORTAL

Capitán de Corbeta 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 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. ODRIOSOLA
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 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 JOÑAS L. SOSA

— *Motonáutica:*

Capitán de Navío SIRO DE MARTIN!
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 GONZALEZ 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 Navío PEDRO A. SANTAMARÍA
Capitán de Navío FERNANDO M. ROMEO

Capitán de Navia ALBERTO NÚÑEZ
Capitán de Corbeta I. M. MIGUEL C. A. PITA
Capitán de Fragata JUAN JORGE BASSO
Teniente de Navio HÉCTOR DE PIRRO
Capitán de Corbeta OSCAR CARLOS ALBINO

MAR DEL PLATA

Presidente:
Capitán de Navío JULIO A. TORTI

USHUAIA

Presidente:
Capitán de Navío RAÚL F. TORRENT

TIGRE

Presidente:
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

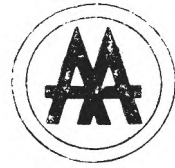
CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:
Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA
Vicepresidente:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Secretario:
Capitán de Navío Odontólogo ANGEL P. BINAGHI
Vocales:
Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORELL
Contraalmirante Contador MANUEL O. VACCARI
Contraalmirante EMILIO E. MASSERA
Capitán de Navío LAURIO H. DESTÉFANI
Capitán de Navío BORIS I. MARIENHOFF
Capitán de Fragata ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

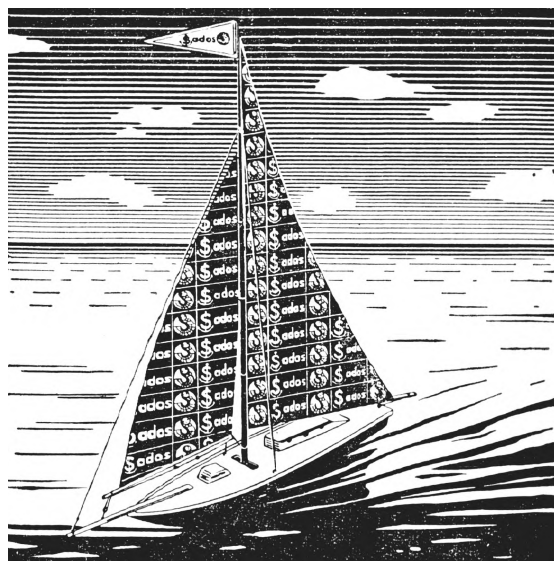
Presidente:
Ingeniero JUSTINIANO ALLENDE POSSE
Vicepresidente:
Doctor ISIDORO RUIZ MORENO
Secretorio:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Vocales:
Vicealmirante FRANCISCO LAJOUS
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI
Ingeniero ENRIQUE BUTTY
Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA
Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI
Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA



ASTARSA

UN COMPLEJO INDUSTRIAL ARGENTINO EN EL EQUIPAMIENTO DEL PAIS Y DE AMERICA





**El mejor puerto
para
su economía.**



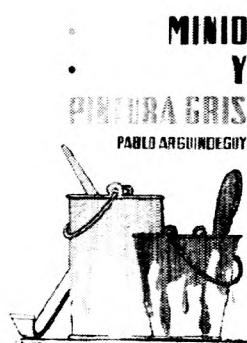
BUENOS AIRES
Av. Antártida Argentina
entre 3 y 5 (Retiro)
MAR DEL PLATA
Alberti 2555
BAHIA BLANCA
Sarmiento 20
ZARATE
Rivadavia 335

LA PLATA
Calle 45 N° 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.



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: \$ 4,50



TANDANOR

S. A. C. I. Y N.

TALLERES NAVALES DARSENA NORTE

Avenida Antártida Argentina 1429 - Dársena Norte - Teléf. 31-5271/76
Buenos Aires - República Argentina
Telex: TANDANOR BAIRE5



100.000 m² DE TALLERES - 2 DIQUES SECOS
3 DIQUES FLOTANTES
CALIDAD, EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD EN REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES

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.

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”

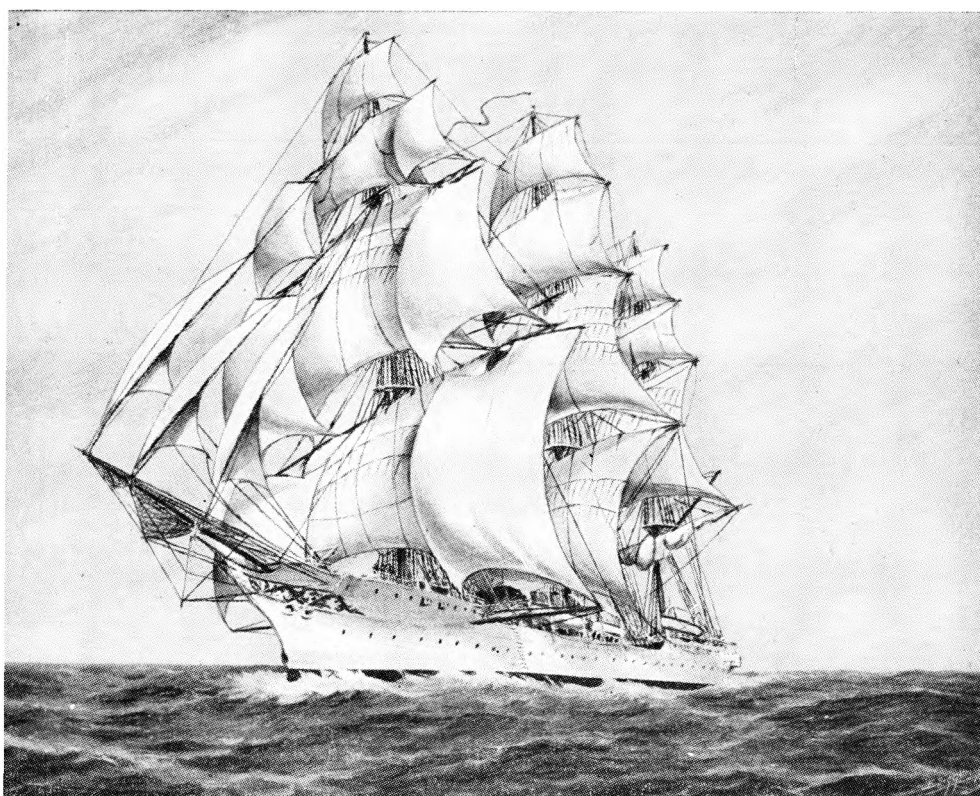
El señor Comandante de Operaciones Navales de la Armada de los Estados Unidos, almirante E. R. ZUMWALT Jr., invita a los señores oficiales, por intermedio del Comando en Jefe de la Armada, a escribir artículos para su publicación en “Proceedings”, la revista mensual del “U. S. Naval Institute”. Esta 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.



L A M I N A

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



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

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: \$ 25 el ejemplar.

Edición común: \$ 4,50 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: \$ 4,50.



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. \$ 4.—
2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL**, del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. \$ 1.—
3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA**, del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. \$ 6.—
4. **LA NOVELA DEL MAR**, del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. \$ 3.—
5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,80.
6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA**, del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. M. Panzarini. \$ 9,50.
7. **EL SOCIALISMO**, del profesor Ludwig von Mises. \$ 11.
8. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS**, del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. \$ 6.—
9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA**, del capitán de fragata A.R. A. Carlos M. Mazzoni. \$ 4,20.
10. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA**, de Hebe Boyer. \$ 4,80.
11. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS**, del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. \$ 3,60.

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. Mathé (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. \$ 6,60.
13. **DINÁMICA DE LOS MECANISMOS**, del capitán de navío A.R. A. Mario Raúl Chingotto. \$ 18.—
14. **GAUCHOS Y MARINEROS**, del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. \$ 4,50.
15. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. \$ 40.—
16. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. \$ 5,70.
17. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,60.
18. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 2,90.
19. **LOBOS DE MAR**, del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. \$ 4,50.
20. **LOS PROBLEMAS DEL RÍO DE LA PLATA**, del doctor Isidoro Ruiz Moreno. \$ 5.—
21. **MINIO Y PINTURA GRIS**, del capitán de navío contador A.R.A. Pablo Luis Arguindeguy. \$ 4,50.
22. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 4,50.
23. **LÁMINA 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 del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25. Edición común: \$ 4,50.
24. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «HÉRCULES» (Y EL BERGANTÍN «SANTÍSIMA TRINIDAD»)**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 4,50.

El Instituto de Publicaciones Navales

distribuye y vende los libros

del

Departamento de Estudios

Históricos Navales



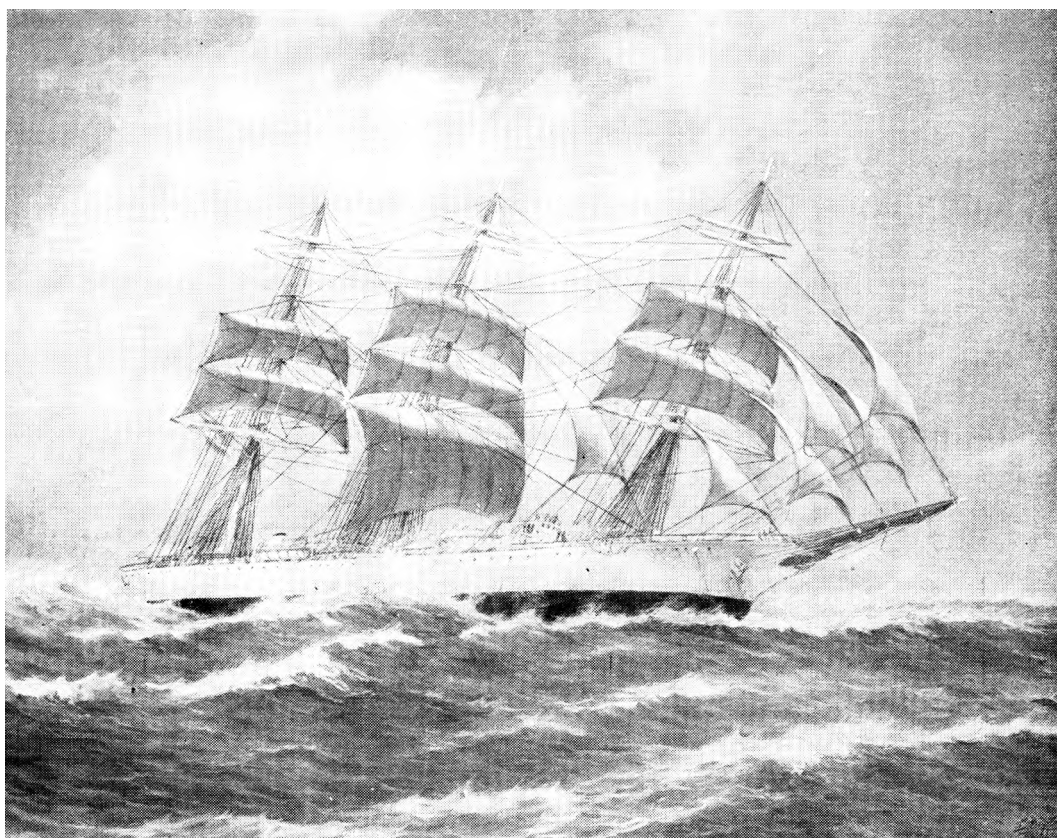
LIBROS EN VENTA

1. **LA MARINA EN LA MONEDA ROMANA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio \$ 4.—
2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**, de Ángel Justiniano Carranza. (4 tomos) \$ 30.—
3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI**, de Tulia Piñero \$ 10.—
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.—
5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA**, por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio \$ 8.—
6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817-1819**, de V. Mario Quartaruolo \$ 8.—
7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA**, de Ricardo Piccirilli \$ 9.—
8. **AMÉRICO VESPUCIO**, de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica \$ 18.—
9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO**, de Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLEMICA**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter \$ 8.—
11. **EL RÍO PARANÁ EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS**, de Oscar Luis Ensínck \$ 9.—
12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTÍN GARCÍA**, de Luis E. Argüero \$ 8.—
13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio \$ 9.—

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto \$ 3,50
15. **CAPITÁN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto \$ 3,50
16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO**, de Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
17. **D. FRANCISCO DE GURRUCHAGA**, de Bernardo Frías.
\$ 3,50
18. **D. JUAN LARREA**, de Pedro Isidro Garafia \$ 3,50
19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE**, de Enrique Zaracóndegui \$ 3,50
20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y GOBERNANTE**, de Juan Hilarión Lenzi \$ 10.—
21. **BIOGRAFÍAS NAVALES (45 semblanzas de marinos)**, de Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello \$ 9.—
22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR**, de Raúl A. Entraigas \$ 10.—
23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA Y AMERICANA**, de F. Lajous, P. E. Martí Garro, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Penas, R. A. Muzzio, V. M. Quartaruolo y H. F. Burzio \$ 10.—
24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS**, de Héctor Pedro Blomberg, ilustraciones de Emilio Biggeri \$ 20.—
25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC**, de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza \$ 6.—
26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartaruolo.
\$ 6.—
27. **MARTÍN JACOBO THOMPSON. ENSAYO PARA LA BIOGRAFÍA DE UN MARINO**, del capitán de fragata Enrique González Lonzième \$ 9.—
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.—
29. **LOS FUEGUINOS**, del capitán de navío médico Mario A. Pesagno Espora \$ 10.—



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: \$ 25 el ejemplar.

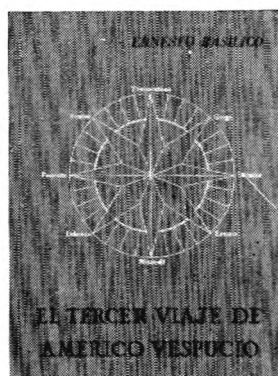
•

Edición común en carpeta común:
\$ 4,50 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 VESPUCCIO

**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: \$ 4,60**

Presentación:

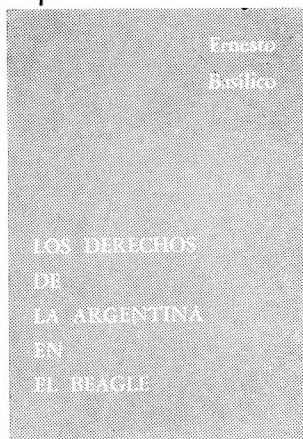
Papel ilustración.
144 páginas ilustradas.
Encuadernación
con tapas
en colores.



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

ERNESTO BASÍLICO



LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE

**Defensa de los derechos argentinos sobre la base
de documentos históricos**

Presentación:

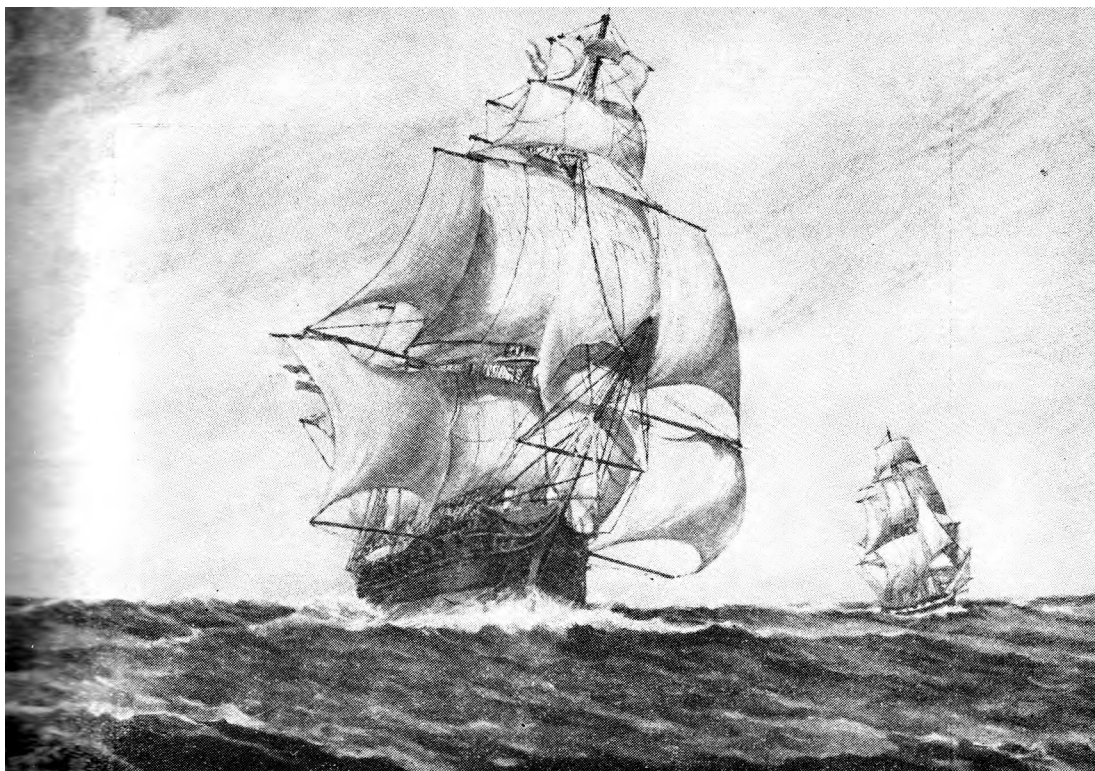
Papel obra de 1ª
92 páginas con ilustraciones
Tapas en colores.

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, inte-
grantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las
ediciones del Instituto: \$ 2,90**



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: \$ 25 el ejemplar.



Edición común:
\$ 4,50 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 por página, pero el emolumento máximo será de \$ 100 y el mínimo de \$ 30.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) PREMIO "ALMIRANTE BROWN".

Diploma, medalla de oro y \$ 1.000, 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, 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, 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, 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.

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

INFORMATIVO PARA LOS SOCIOS

De acuerdo con lo resuelto en la Asamblea General Extraordinaria del 28 de abril de 1964, la C.D., en su sesión del 23 de marzo de 1972, por aplicación del coeficiente que rige en base a los aumentos de Capitán de Corbeta, dispuso que la cuota de los señores Socios del Centro Naval se incrementara a \$ 20, a partir del 1º de enero de 1972.

Por razones contables, el descuento de la nueva cuota —junio/72— y la diferencia de los meses anteriores —enero a mayo/72— se efectivizará con los haberes del mes de mayo de 1972.

DECLARACION

UNIVERSAL

de

DERECHOS HUMANOS

Aprobada y proclamada por la Asamblea General
de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948



**Los Derechos Humanos
Custodios del Progreso
y la Estabilidad**

Por el contraalmirante
CARLOS ALBERTO SANCHEZ SAÑUDO

Nuestro país se encuentra hoy abocado a su “institucionalización y al establecimiento de una democracia eficaz y estable”, según las declaraciones oficiales. Parece por tanto útil destacar y recalcar la esencial, fundamental y definitiva importancia que tienen los hoy llamados “derechos humanos” —debidamente interpretados— en el progreso y bienestar creciente de una población en constante aumento, y en su estabilidad, tanto institucional como política. Es decir, lo que debemos señalar es que los derechos individuales, aparte de su acción protectora contra toda voluntad arbitraria y caprichosa, ya sea de otras personas o del Poder —expresión un poco lírica para algunos—, constituyen —y eso es lo más importante— un sistema coherente de sabios principios que configuran precisas y tangibles reglas de juego —como hoy se las llama— en el campo jurídico y económico, las que no se pueden vulnerar impunemente sin sumergir a los pueblos en la confusión, la pobreza y el escepticismo, haciéndolos proclives a las más absurdas aventuras.

Alberdi decía sabiamente: “La libertad moderna, la libertad viva y palpitante es la libertad ejercida de dos modos o dividida en dos partes: la una, la que cada cual delega para formar el fondo común de libertades unidas, que se denomina autoridad o gobierno; la otra, la que cada cual se reserva en defensa de la que delega, y se denomina libertad individuar”. Y esa libertad individual sólo existe si tienen vigencia los derechos individuales, imprescriptibles e inalienables de cada hombre —según Locke y los constitucionalistas americanos—, los Derechos del Hombre y del Ciudadano, de la Revolución Francesa, y finalmente los Derechos Humanos establecidos por las Naciones Unidas en 1948, un siglo después de que lo hiciera nuestra Carta Magna de 1853.

Los derechos civiles y políticos

Y también con Alberdi recordemos la relación entre los derechos civiles y políticos, que juntos conforman los derechos individuales. Los

derechos civiles de: “disponer de su persona, de su tiempo y de sus bienes, de trabajar y producir, de adquirir y de gastar, de ganar y de perder, de viajar o estarse quieto, de contratar y de testar, la libertad de pensar, de hablar y de escribir”. En una palabra, la libertad civil o social; la libertad del hombre, natural y distintiva del hombre. Y esa libertad civil —que es la que cada cual utiliza diariamente para su realización— es la mejor escuela para la libertad política. Montes de Oca recordaba que “la libertad civil de la persona es el objetivo de la Constitución de un pueblo; la libertad política es el medio de constituir un gobierno eficiente para garantizar la libertad civil”. Ése fue el pensamiento de los constituyentes, el espíritu y la letra de la Constitución, de acuerdo con los cuales la democracia tiene por objeto preservar la libertad.

Porque ellos entendieron sabiamente que tales derechos, establecidos en los primeros 37 artículos de nuestra Constitución, configuran un sistema económico —no un mero esquema— y un marco jurídico que posibilita su funcionamiento, de probada eficacia en dondequiera se lo ensaye, por la sencilla razón de que no es inventado, sino descubierto, desentrañado de la naturaleza humana y por tanto consustancial con ésta —y con el derecho natural—, todo lo cual permite lograr la convivencia pacífica de los individuos en sociedad, aceptando a los hombres tal cual son, sin necesidad de encerrarlos tras cortinas de hierro o bambú para que no huyan de los paraísos sociales, como sucede con el marxismo bajo sus diversos rótulos.

Y ello ocurre porque los derechos individuales aludidos no son una arbitraria lista de aspiraciones, sino la expresión, la síntesis, el trasunto de principios que tampoco son meras ocurrencias, sino las verdades que dificultosa y lentamente el hombre ha ido descubriendo al correr de los siglos, a través de las mentes más privilegiadas. Tales derechos, por lo tanto, actúan como freno ante la demagogia y las posibles improvisaciones de la ley y del poder que la dicta; es decir, si se respetan, son los custodios de la utilidad social de la legislación, evitando así inútiles retrocesos y alteraciones de la paz social; son los seguros para que no se les escamoteen a los pueblos los adelantos de la civilización occidental; son, en fin, los centinelas del progreso económico y bienestar, y de la estabilidad institucional y política.

Los derechos individuales o personales no son pues meras opiniones —siempre discutibles—, ni acuerdos de dirigentes —siempre revocables—, ni concesiones del poder —siempre derogables—, sino síntesis de principios que no deben confundirse con inventos producto de la imaginación o de la demagogia —cuando no escudos de la violencia—, que sirven para diluir o neutralizar a los auténticos derechos, provocando el descreimiento, la decepción, el desconcierto, la desunión y la desin-

legración social. Hay que meditar e incluso desconfiar de algunos presuntos modernos “derechos” de los gobernados, percibidos a través del Estado, con lo cual, aparte de transformar tales derechos en simples concesiones del poder, se pretende, sospechosamente, hacer desaparecer el antagonismo histórico entre la libertad del individuo y el poder gubernamental, resultando un hábil pretexto y una sutil excusa para acentuar la intromisión gubernamental y el dirigismo, y una forma solapada de quitar nuevamente al individuo el “poder de decisión” que, con la democracia, éste conquistó tan dificultosamente hace sólo 200 años; pues los derechos, ya sean viejos o nuevos, para ser tales, deben ser socialmente útiles, es decir, beneficiosos en forma permanente para todos y no sólo para unos pocos privilegiados por un breve plazo. Por ello, consideramos que el nombre de “derechos individuales” es más preciso e inequívoco que el de “derechos humanos”, en primer lugar porque los derechos individuales son humanos y, en segundo, porque —como lo señalara el doctor Lastra en su discurso de incorporación a la Academia— si bien la Declaración de las Naciones Unidas de 1948 es una generalización de nuestros derechos individuales de 1853, muchos organismos subordinados han pretendido luego inventar otros que sólo diluyen o neutralizan a los primeros.

Los derechos individuales y la sociedad

Dios hizo al hombre a su imagen y semejanza, pero a unos dio capacidad y a otros inepticia; por ello todas las personas son distintas, y ante una misma alternativa estiman, aprecian, prefieren, valoran y finalmente actúan diferentemente. Por lo tanto, el problema de la convivencia humana, de lograr una sociedad próspera y feliz, reside en que ella se organice en forma tal que permita a sus componentes convivir ordenada y pacíficamente, a pesar de sus diferencias en muchos juicios de valor; es decir, que permita a cada uno alcanzar sus propios fines, mediante la colaboración y no con la interferencia de los demás. El elemento fundamental, el pivote de esa organización social, es la tabla de los derechos individuales.

Y puesto que las personas tienen tan distintas preferencias y apreciaciones, cada cual es más proclive a determinado derecho; alguno estará más inclinado al derecho de expresarse libremente, otro lo estará al de asociarse con fines útiles, un tercero al de comerciar, un cuarto al de viajar, etc. Cae de su propio peso que la única forma de poder respetar tan distintas preferencias acerca de los derechos, es respetándolos a todos por igual. Pero ocurre que al respetarlos por igual —desde un punto de vista emotivo o idealista, dirán algunos—, tal vez sin advertirlo, estamos creando la seguridad jurídica, es decir, el ámbito

de la seguridad y confianza, que es el requisito indispensable para el progreso económico y la paz social, por todos anhelada.

Los derechos humanos y la economía

Porque tal confianza —hoy inexistente— es la que alienta a todos a arriesgar, a crear nuevas actividades, a emprender nuevas empresas, a ampliar las existentes, aumentando consecuentemente las fuentes de trabajo, y por lo tanto los salarios reales, al resultar más solicitado el obrero. Paralelamente, la misma confianza es la que anima a invertir nuevos ahorros en más modernas máquinas y herramientas que aumentan la productividad, reduciendo costos y elevando el poder adquisitivo de todos, trabajadores y jubilados. Por eso dijimos que los derechos individuales son los custodios del progreso y bienestar, *resultando así menos utópicos* de lo que algunos creen.

Los derechos humanos y el derecho

El respeto de los derechos humanos —derechos civiles y políticos— permite que se aplique una misma norma en los campos jurídico y económico, al considerar que en ambos ámbitos toda disposición debe ser imparcial, permanente, objetiva y universal, con lo cual se evita que por la ventana de la economía se vulnere el concepto tradicional del derecho, que descansa en la igualdad ante la ley, como ocurre con el dirigismo, principal motor de la confusión actual, pues al tener el Estado límites poco precisos, los gobernados resultan con derechos imprecisos. Porque lo peligroso es que ese sistema “flexible” de derechos imprecisos, requiere funcionarios con la omnisapiencia mesiánica de los genios, que funciona bien mientras los hay, pero que se complica cuando se carece de ellos, y por lo que la experiencia enseña, es lo que ocurre las más de las veces. Parece más cuerdo, entonces, un sistema que establezca guías precisas para los que no son genios —o sea los derechos de los gobernados— que al ser el resultado de mentes lúcidas, no molestarán a éstos, cuando aparezcan.

Los derechos humanos y la moral

Cuando la ley y el poder que la dicta no están limitados por los derechos individuales, el poder de decisión —de que tanto se hablase— transfiere de los gobernados a los gobernantes, invirtiendo el concepto de sociedad establecido en nuestra sabia Constitución. Y cuando esto ocurre, cuando el gobierno es el que quita, otorga, empobrece y enriquece, subvenciona o sanciona, todo se transforma en político; la *esencia* de la democracia se confunde con la *forma*. Y en este proceso

los individuos se hacen proclives a influir sobre los funcionarios, a obtener ventajas y privilegios, y también a consentir, a no decidir, a renunciar o transferir su responsabilidad, a provocar la alienación que tanto preocupa. Lamentablemente en esta puja no triunfa el que mejor sirve a la sociedad, sino el que más astucia o carencia de escrúpulos tiene para sonsacar favores. El “sistema” invita a la corrupción, es su medio de propagación. Por lo que el dirigismo es el caldo de cultivo, en donde se perfeccionan... la simperfecciones humanas, tanto de gobernantes como de gobernados.

Los derechos humanos y las “conmociones”

(psicosis de la conmoción)

Otra consecuencia del aumento indebido de las dimensiones del Estado a expensas de los derechos de los gobernados, son las modernas conmociones como las ocurridas en Francia y en nuestro país. Porque cuando el Estado toma a su cargo la misión de dirigir, proteger, desarrollar, controlar, promover, proveer, engrandecer, espiritualizar y santificar el alma de los pueblos, progresivamente se va haciendo responsable de todo y por todo. Acostumbra así a todos, obreros, empresarios o ciudadanos, a depender y esperar todo del gobierno, con lo cual éste se convierte en el centro de la culpabilidad por todas las insatisfacciones y recriminaciones, individuales y colectivas, monopolizando las causales del mal humor generalizado.

Tal insistencia en asignar caprichosamente al Estado tareas que no ha podido ni podrá cumplir, ha originado el círculo vicioso del malestar, de la insatisfacción individual que luego se transforma en colectiva —reprimida por un tiempo—, hasta que estalla súbitamente por cualquier chispa aparentemente aislada o incluso sin mayor justificación. Es la consecuencia psicológica del dirigismo, que al provocar falsas expectativas, crea el campo apropiado para la “conmoción”, que invariablemente es aprovechada y dirigida por los enemigos de la democracia.

El aspecto naval de los derechos humanos

Y permítasenos una nostálgica comparación. Los derechos y garantías individuales, resultan como faros orientadores; más aún, son como las balizas que forman el *sistema de enfilaciones* que permiten a nuestros marinos tomar los difíciles puertos del Sur, según arrumbamientos precisos, a pesar de las intensas corrientes que de otra manera los abatarían sobre las restingas de piedra, apenas ocultas por las aguas de la fuerte marea creciente. Claro está que para que ello ocurra es nece-

sario que las enfilaciones no estén corridas, que las balizas —que las establecen— sean estables, precisas, no cambiantes, permitiendo así prescindir de los errores del compás de a bordo por falta de compensación (al igual que los derechos permiten evitar erróneos proyectos del legislador). Resulta por tanto que enfilaciones cambiantes equivalen a derechos con interpretación elástica o imprecisa, precursores de la inseguridad y desconfianza.

Y así como los verdaderos marinos, los que tienen muchas millas navegadas, no intentan la entrada al puerto si la niebla impide ver claramente la enfilación —pues en mitad de la faena no es posible virar—, así también los gobernantes prudentes saben que ese sistema coherente y armónico configurado por los derechos y garantías individuales, no puede abandonarse sin entrar en un tembladeral, en la inseguridad y desconfianza, en la arbitrariedad, en la confusión, el descreimiento y la frustración, que conducen al caos institucional y finalmente a la desintegración de la sociedad. Y esto no es teoría, es el proceso que ha padecido nuestro país, del cual todos han sido testigos, y que nos ha conducido a la actual postración.

Los derechos humanos y la democracia

Cuando las funciones del Estado aumentan a expensas de los derechos de los gobernados, “la máquina parlamentaria resulta por completo inadecuada para aprobar rápidamente una gran masa de complicada legislación”, como lo afirmaba Harold Laski, hace ya 35 años.

Porque el dirigismo estatal requiere cada vez más controles —como lo hemos comprobado reiteradamente en los últimos tiempos—, obligando a delegar sucesivamente “el poder de decisión” del parlamento en el Ejecutivo, de éste en los ministros, y así sucesivamente, con lo cual de la democracia queda sólo el nombre. Por otra parte, en los últimos años la lentitud por parte del Congreso para sancionar leyes no ha existido, y sin embargo las cosas no han mejorado, precisamente. Lo que ocurre es que la solución del problema no consiste en la velocidad de emisión ni de las leyes, ni de la moneda.

La democracia que no quiera perder su *forma*, debe respetar su *objetivo* —que es preservar la libertad— a través de su *esencia*, que es el sistema de los derechos individuales, de la libertad responsable. La experiencia ha demostrado que los que comienzan modificando dicha *esencia*, terminan perdiendo la *forma* de la democracia y provocando, así, la desintegración de todo el orden social. En la democracia cabal, la *esencia* preserva a la *forma*, sin identificarse ni confundirse con ella.

De esta manera “el respeto mutuo de las mayorías y minorías, que deberán jugar por igual el ejercicio de sus responsabilidades y sus de-

rechos”, según la palabra oficial del actual gobierno, quedarán a salvo de imprecisiones que pueden dar lugar a futuras frustraciones. Porque los derechos de la minoría están asegurados si se respeta la *minoría de uno*, para que no se olviden de ninguno; los derechos de los que componen el pueblo pero de a uno, como individuo, como persona, como ciudadano, no como triste máscara humana convertida en masa para ser manejada por mitos, fanatizándola a través de interpretaciones irracionales de la realidad, que converjan todas hacia totalitarismos de cualquier rótulo que sea. Los desbordes de la mayoría, por su parte, no deben temerse si la ley y el poder que la dicta están limitados por los derechos individuales, que son los frenos de la demagogia y de la improvisación.

Los custodios y los centinelas, alertas

Resumiendo lo mencionado muy sumariamente hasta aquí, es posible destacar que si se respetan los derechos y garantías individuales establecidos por nuestra Carta Magna, no es preciso preocuparse tanto por dar seguridad jurídica, ni por promover la economía, ni por crear nuevas fuentes de trabajo, ni por evitar conmociones, ni por agilizar la legislación, ni tampoco por buscar “una democracia eficaz y estable”.

Y ello ocurre porque tales derechos constituyen la *clave* de un sistema jurídico-económico basado en principios interrelacionados, suficientemente probados, que son la herencia de Occidente.

Los derechos humanos y la estabilidad política

Ante tal comprobación, si los mencionados derechos hacen de vínculo de unión, conciliando la democracia —a que todos aspiran— con el progreso y bienestar —que todos merecen—, cabe la pregunta: ¿Es posible proteger a tal sistema de su degeneración, que conduce al derrumbe democrático y a la actual frustración?

Afirmamos que sí y que los derechos son, además de vínculos de unión, también elementos de preservación, si no se los vulnera o diluye. Porque el sistema de los derechos individuales constituye un tamiz adecuado con una malla suficientemente fina para separar a los programas de gobierno que respetan nuestra Constitución, de los que la vulneran.

Hay quienes equiparan —y con razón— las elecciones a una importante licitación, en donde la Constitución es el pliego de condiciones y los derechos individuales sus especificaciones fundamentales. El convocar a elecciones sin exigir que los programas partidarios no puedan transgredir tales derechos —como lo estamos viendo aquí— es como

llamar a licitación sin especificaciones ni pliego de condiciones; es conducir al país a un tembladeral institucional, transformándolo en un permanente campo de experimentación de las más variadas aventuras.

En consecuencia, la estabilidad institucional y política —que tanta falta hace— sólo podrá lograrse si en la ley electoral se exige que cualquier agrupación política, para poder presentar candidatos a elecciones, en su programa de gobierno, prédica y acción, debe comprometerse a *respetar y garantizar los derechos individuales* establecidos en la Constitución.

Algunos afirman que es un tanto ingenuo cifrar el éxito de la estabilidad en una mera promesa de acatamiento a los derechos individuales, por cuanto una vez en el poder se puede hacer todo lo contrario.

Sin duda que ello es posible, y ya ha ocurrido reiteradamente; tampoco la mera existencia del Código Penal ha logrado terminar con la delincuencia. Pero es obvio que hay una gran diferencia entre no respetar un derecho cuya vulneración se había anunciado desafiantemente sin que nadie le llamara la atención, y otra, muy otra, es desconocerlo habiéndose comprometido solemnemente a respetarlo. Pues si luego de haber jurado acatar tales derechos se viola dicho juramento, desaparece la legitimidad original provocándose la crisis, que puede ser tomada como excusa por quienes aspiran a solucionarla por encima de las normas legales.

Además, el establecer como requisito electoral el acatamiento a los derechos mencionados —lo que hoy no ocurre— tiene la ventaja de formar el consenso acerca de cuál es la clave de la estabilidad institucional, educando al pueblo y neutralizando la actual prédica equivocada, según la cual la voluntad de la mayoría no tiene ningún límite para transformarse en ley. Esta prédica crea falsas expectativas y, lo que es peor, permite que los partidos se presenten a elecciones con cualquier programa, incluso con sus banderas totalitarias en alto, sin que nadie señale su ilegalidad, y más aún, su ilegitimidad.

Dicho requisito es, pues, la única forma de asegurar la vigencia de un sistema jurídico-económico que constituye la esencia de la democracia. Gracias a tales derechos la democracia puede funcionar como un todo orgánico e interrelacionado, en el que armonizan fecundamente la libertad, a que todos aspiran, con el progreso y bienestar, que todos merecen, y con la estabilidad institucional y política, que todos necesitan.

Confirma lo expresado una resolución de la Suprema Corte de los Estados Unidos dada en 1943 al declarar: “El derecho a la vida, a la

libertad, a la propiedad; la libertad de palabra, de prensa, de reunión y otros derechos fundamentales, no pueden ser sometidos a votación, no pueden depender del resultado de una elección. El verdadero propósito de la Declaración de Derechos fue sustraer ciertas cuestiones a las vicisitudes de la controversia política, para colocarlas más allá del alcance de la mayoría circunstancial". Declaración ésta que concuerda con otra de nuestra Suprema Corte, de 1941, que señalaba: "La Constitución significa una clara y decidida reacción contra la tiranía, a la cual ninguno de sus redactores pensó que pudiera nunca volverse, sin caer en la traición a las instituciones".

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.

La Inmigración Boer en la Patagonia

Por el capitán de navío
MARIO RAÚL CHINGOTTO

La inmigración boer en la Patagonia representó para la Argentina la adquisición de un núcleo de personas hábiles en las labores de granja que, a pesar de lo árido de la zona, cambió en pocos años las condiciones de vida en las proximidades de Comodoro Rivadavia, donde se afincaron.

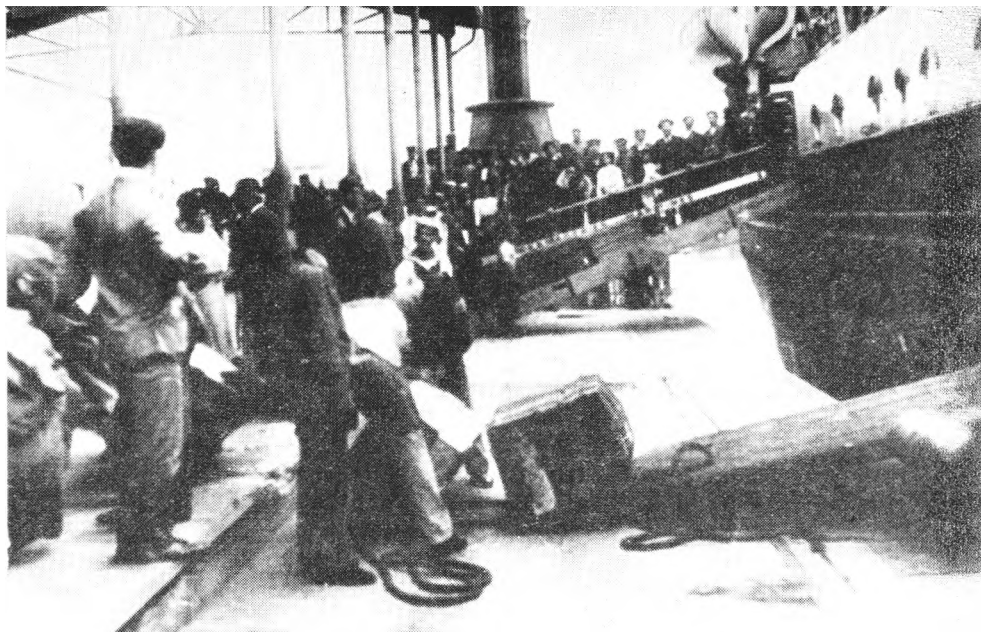
Prefacio

A partir del momento en que se me informó que sería designado Agregado Naval a nuestra Embajada en Sudáfrica, una de mis inquietudes fundamentales fue tratar de investigar si a lo largo de las respectivas historias de la Argentina y de Sudáfrica existieron, en alguna oportunidad, relaciones anteriores a las que mantienen desde hace pocos años nuestras Armadas.

La satisfacción de esa inquietud quedó materializada en este modesto trabajo, cuyas fuentes documentales periodísticas han sido ejemplares antiguos de “La Prensa” y de “Caras y Caretas”, y fotografías respectivas existentes en nuestro Archivo General de la Nación.

Por razones de estricta verdad y justicia, debo dejar expresa constancia de mi sincero reconocimiento a las siguientes personas que han contribuido grandemente a facilitar mi tarea:

- Al doctor Armando Braun Menéndez, distinguido historiador argentino, por su valiosa y espontánea colaboración al facilitarme un trabajo muy completo sobre este tema que fue entregado en 1970 a la Universidad de Pretoria, Departamento de Historia, en oportunidad de ser invitado oficialmente por el gobierno sudafricano.
- Al Agregado de las Fuerzas Armadas a la Embajada Sudafricana en la República Argentina, comodoro Brian Hegarty, por su amistosa cooperación en mis tareas de investigación, al facilitarme un ejemplar de la revista *South African Digest*, que trata sobre el tema.
- A mi antecesor, el Agregado Naval argentino, capitán de navío Emilio A. Galmarini, por la amplia colaboración informativa brindada con anterioridad a la toma de mi cargo, y por haberme efectuado indicaciones precisas sobre el tema.



Colonos boers desembarcando en el puerto de Buenos Aires

Salón de revisión de equipajes en la Aduana de Buenos Aires



— Al Jefe del Departamento de Estudios Históricos de la Armada Argentina, capitán de navío Laurio H. Destéfani, por sus permanentes palabras de aliento y por su apoyo bibliográfico específico sobre el particular.

Situación argentina y sudafricana a principios del siglo XX

Todo fenómeno (social, físico, etc.) es el resultado de una serie de circunstancias que se dan en determinada forma y que generan su producción. Por ello es que, antes de tratar el fenómeno de la inmigración boer en la Argentina, resulta interesante analizar muy brevemente las situaciones existentes en ambos países a principios de este siglo.

Situación argentina

Ejercía la Presidencia de la Nación el general Julio A. Roca, en su segundo período gubernamental (1898-1904).

Ya durante su primer ejercicio (1880-1886) este ilustre presidente argentino había consolidado el dominio nacional sobre la Patagonia, iniciando su exploración y administración por parte del Estado.

En su segunda presidencia, el general Roca, asesorado por su ministro de Agricultura y Ganadería doctor Wenceslao Escalante (recordemos este apellido), trató de estimular la colonización de la Patagonia promulgando leyes que impulsaran el proceso.

Por otra parte, esta situación fue transmitida a Sudáfrica por medio de funcionarios argentinos que se encontraban allí en misión comercial.

Situación sudafricana

La guerra anglo-boer (octubre 1899-mayo 1902) duró casi tres años.

El triunfo del poderoso Reino Unido sobre las pequeñas naciones boers, la República del Transvaal y el Estado Libre de Orange, hizo que muchas familias de mediana situación económica decidieran emigrar en busca de nuevos horizontes, llevando consigo carretas, animales y elementos de trabajo del más variado tipo.

La consecuencia de ambas situaciones produjo como resultado la emigración de muchas familias boers hacia la Argentina, radicándose en la Patagonia, en la entonces gobernación del Chubut, cerca de la ciudad de Comodoro Rivadavia, zona que presenta ciertas similitudes geográficas con la meseta del Karoo, donde si bien imperaba en general la aridez, se criaba con facilidad el ganado lanar.

La emigración boer hacia la Argentina tuvo lugar en tres etapas, la primera de las cuales tuvo carácter de expedición de prueba o “piloto”, siendo las dos restantes más numerosas.

Primer grupo de emigrantes

Formaron este grupo algunas familias boers, con su personal de servicio.

Entre sus integrantes figuraban: Luis Bauman, Francisco Behr y Juan Coutler (que pertenecieron a los Comandos de Christian de Wet), además de las familias de De Merillac, Levingston, Calvert, Triergardt, Legrange, Cook, Greyling, etc.

Una vez llegado a Buenos Aires, este grupo zarpó el 20 de mayo de 1902 a bordo del transporte de la Armada Argentina «Primero de Mayo» al mando del teniente Aldao, con destino a Comodoro Rivadavia.

Estas familias trajeron consigo capitales propios, y materiales y herramientas de construcción. Su misión básica fue establecerse en la zona e informar luego a sus compatriotas al respecto.

El día 4 de junio de 1902 llegó este contingente a Comodoro Rivadavia con toda felicidad.

Ya pocos meses antes, en abril de 1902, el gobierno argentino había suscripto un decreto por el cual se asignaban 2.500 hectáreas de tierra para cada familia boer que se instalara en una zona situada al Norte de Comodoro Rivadavia, en la cual se reservaron 141.600 hectáreas con frente al Océano Atlántico, para estos colonizadores.

Dado que esta asignación por familia era cuatro veces superior a la establecida para los pobladores argentinos, un grupo de granjeros argentinos suscribió, a fines de diciembre de 1902, un petitorio elevado al Ministerio de Agricultura solicitando “se le efectuaran las mismas concesiones que a los inmigrantes boers, ya que las 625 hectáreas de tierra asignadas les eran absolutamente insuficientes, teniendo en cuenta el aumento anual del número de animales que criaban”.

Cabe señalar que en Comodoro Rivadavia ya existían, a fines de 1902, 65 construcciones y 215 habitantes. Los pobladores argentinos más conspicuos que se instalaron en la zona fueron los señores Font, Ibargueren, Pietrobelli (luego intendente de esa ciudad) y Olivares.

Las primeras tareas que encararon las familias boers fueron las de construcción de sus viviendas (en chapa de hierro corrugado) y de un camino que uniría sus tierras con la ciudad de Comodoro Rivadavia.

Segundo grupo de emigrantes

Alentado por las halagüeñas noticias recibidas desde la Argentina se va nucleando en Sudáfrica un segundo grupo de emigrantes boers, esta vez más numeroso, y dirigido por Conrado Visser.

Este conjunto, constituido por cerca de 30 familias, totalizando más

de 100 personas, llevó consigo 31 caballos, útiles de labranza y bueyes. Su llegada a Comodoro Rivadavia se produjo en la primera mitad del año 1903 y el traslado se efectuó en los transportes «Pampa» y «Río Santa Cruz», de la Armada Argentina.

La incipiente colonia boer que se iba formando llevaría el nombre del ministro de Agricultura y Ganadería que la promovió: *Colonia Escalante*.

A efectos de evaluar la calidad de esta inmigración, resulta interesante transcribir textualmente el comentario de la revista “Caras y Caretas”, del 31 de enero de 1903. Dice así: “Los últimos vapores llegados de Cape Town y Durban nos han traído numerosos inmigrantes que ya se han dirigido al Chubut para unirse en la Colonia Escalante con las treinta y tantas familias compatriotas que allí residen. Es tanto más apreciable dicha inmigración cuanto no se limita a meros jornaleros, sino que también vienen elementos tan necesarios de incorporarse a nuestras nacientes poblaciones como el doctor Rudolpli Krieger, abnegado facultativo y patriota meritorio que ha preferido abandonar para siempre sus campos nativos, a prestar juramento de fidelidad a los vencedores. Públicamente recomendado por su bravura en los primeros meses de la guerra en Spion Kop y Stadrand, el doctor Krieger fue más tarde nombrado comandante de un escuadrón de exploradores, distinguiéndose entre todos en Dalmanutha, el 19 de agosto de 1900, contra las fuerzas del general Butler. Y desde entonces, como cirujano unas veces y como soldado otras, su acción fue siempre brillante, hasta enero de 1902, en que fue hecho prisionero, destinándose al Campo de Concentración de Umbili, en Natal, a pesar de haberse adelantado con bandera blanca a pedir medicamentos por mandato del general Botha”.

Esta acotación, efectuada por una de las más prestigiosas y completas revistas argentinas de la época, nos exime de todo comentario.

Los siguientes sucesos importantes corresponden al período de desarrollo de este contingente.

En febrero de 1903 es designado gobernador del Chubut el Dr. Julio B. Lezama. Luego, ya en la segunda mitad de 1903, se efectúan grandes compraventas de lanares, bovinos y caballares entre colonos boers y habitantes argentinos.

En enero de 1904 la colonia boer, impulsada por su característico espíritu de orden (social en este caso), solicitó al gobernador Lezama la creación de un Registro Civil; éste, accediendo de inmediato al requerimiento, designó al mes siguiente Jefe del Registro Civil al ciudadano argentino F. Pietrobelli, quien luego sería intendente de Comodoro Rivadavia.

Asimismo, la información existente indica que en setiembre de 1904

INMIGRACIÓN BOER EN LA PATAGONIA



Partida de colonos boers a bordo del transporte de la Armada «1º de mayo», en enero de 1903.

Comodoro Rivadavia, en 1903





Hotel Boer; grupo de argentinos y boers en la Colonia Escalante, frente al hotel, enero de 1903

General Christian Botha, señor W. Seijn y comandante Botha.



los inmigrantes boers efectuaron plantaciones de gran cantidad de árboles que sirvieran de “base” o “defensa”, como protección contra los inertes vientos imperantes en la zona, mencionándose específicamente a los sauces y olmos.

Cabe recordar que la zona de instalación de la Colonia era árida (similar al Karoo) y que para poder cultivar la tierra se aprovechaban los escasos cañadones disponibles, lo cual movería más tarde a los colonos a formular una petición, cuya satisfacción produjo consecuencias de gran trascendencia para esa zona, como se verá más adelante.

Señalemos que, dada la actividad y los resultados obtenidos por el trabajo de los colonos boers, el gobierno argentino amplió posteriormente por sucesivos decretos el área asignada a los mismos para su radicación y explotación.

Tercer grupo de emigrantes

Este grupo llegó a su zona de radicación en diciembre de 1905, y constaba de más de 300 personas, que embarcaron en Cape Town a bordo del «Highland Fling», que durante la guerra había servido para transporte de caballos. Desembarcados en Buenos Aires, estos inmigrantes fueron trasladados a Comodoro Rivadavia en el transporte de la Armada Argentina «Presidente Roca».

Es interesante señalar que aún existen, radicados en aquella zona, inmigrantes que siendo criaturas viajaron en el «Highland Fling». Algunos de ellos ocupan posiciones destacadas dentro de la sociedad local.

Precisamente, en la revista *South African Digest*, del 28 de agosto de 1970, se relata una entrevista efectuada a uno de estos colonos que contaba sólo tres años de edad cuando llegó a la Argentina en lo que el periodista denomina segundo “Great Trek”¹.

En ese interesante artículo se señala que a pesar de haberse integrado con la población local, el grupo boer mantiene su idioma y sus costumbres natales, conservando su interés por los problemas de Sudáfrica, de donde regularmente reciben diarios y revistas.

El alojamiento intermedio de los grupos de inmigrantes

Es ilustrativo recordar que no siempre las fechas de llegada de los barcos de Sudáfrica a Buenos Aires, coincidían con las de salida de los transportes de la Armada Argentina para el Sur.

¹ Literalmente: “La Gran Marcha”. (Alusión a una famosa migración en que unos 12-000 boers y sus familias dejaron, entre 1835 y 1848, la colonia del Cabo, para no vivir bajo el dominio inglés. Fueron los fundadores del Estado Libre de Orange y del Transvaal.) — (N. de la R.)



Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires, entrada

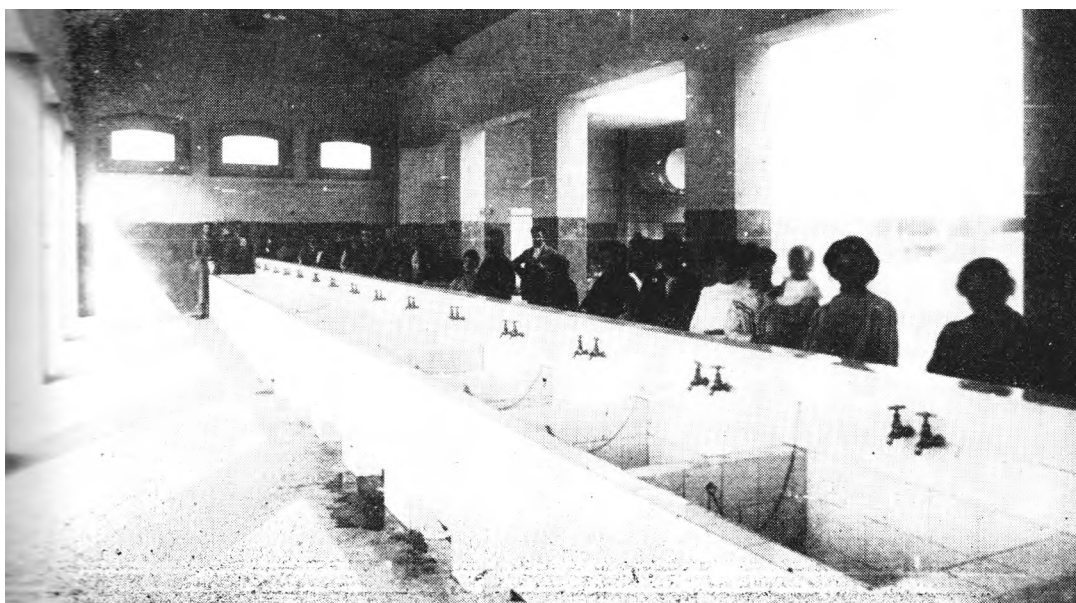
Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires, patio interior





Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires, despacho del director

Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires, lavatorios



Durante ese “tiempo muerto”, los futuros colonos fueron alojados en el Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires, edificio que era un fiel reflejo del nivel edilicio de esta ciudad en esa época.

En los distintos ambientes de este hotel, los inmigrantes, amalgamados por su esperanza común, atesoraron sus ilusiones ya próximas a concretarse, en un país que si bien era de idioma y costumbres distintas, les abría sus puertas para el trabajo fecundo.

Sus cómodas instalaciones les brindaron alojamiento transitorio, abriendo un compás de espera en su viaje hacia la zona de radicación, en la cual desarrollarían luego toda su capacidad y todo su esfuerzo creativo.

Conclusiones

La inmigración boer representó para la Argentina la adquisición de un núcleo de personas hábiles en el trabajo del granjero que, a pesar de lo árido de la zona, cambió en pocos años la vida en ese lugar.

Una consecuencia de la radicación de los boers en las proximidades de Comodoro Rivadavia fue que, mientras el gobierno argentino se encontraba efectuando perforaciones en busca de agua para satisfacer demandas de estos colonos, se descubrió el petróleo, el cual hasta nuestros días constituye la gran riqueza de aquella zona, que por su grado de explotación actual representa un poderoso factor dentro de la economía argentina.

Cabe señalar que en 1906 tuvo lugar otra circunstancia que impulsaría a muchos colonos a retomar a su tierra natal. En efecto: al proclamarse la autonomía del Transvaal y del Estado Libre de Orange y al organizarse administrativamente los mismos, se dispuso llamar a los colonos que habían emigrado, devolverles sus tierras, e indemnizarlos. Por ello, un grupo apreciable decidió retornar a su tierra natal.

Otros quedaron, desarrollando un trabajo fecundo cuyas muestras todavía perduran y mezclándose, ellos o sus hijos, con ciudadanos argentinos, dando lugar a una descendencia tan particular como destacada, ya que muchos de ellos, argentinos con ascendencia boer, ocupan posiciones o cargos de relevancia en el país.

Hasta aquí este modesto trabajo de investigación.

Cábeme agregar, finalmente, mi satisfacción como argentino, de haber incursionado en un tema de nuestra Historia no muy familiar para la mayoría, y mi convicción de que su conocimiento ha ampliado mi panorama general, contribuyendo así, en alguna medida, a facilitar la misión específica que estoy cumpliendo en este país amigo.

Ciudad del Cabo, enero de 1972.

El Combate Naval de Lepanto

Bautismo de fuego de

MIGUEL DE CERVANTES SAAVEDRA

Por el ingeniero
CARLOS ALBERTO GUZMAN

La batalla de Lepanto ha sido, sin lugar a dudas, uno de los acontecimientos navales más importantes de la historia de la humanidad. En este trabajo se describe brevemente la gestación de la Santa Liga y, con aporte documental, se hace referencia a la actuación que en aquel combate cupo a Miguel de Cervantes Saavedra, de cuya copiosa producción literaria se extraen párrafos referidos a su vocación militar y, en particular, al combate naval a que se refiere el artículo.

En este trabajo se hace referencia también a otros escritores y artistas que exaltaron a Lepanto y al genio militar de don Juan de Austria.

Las naciones del mundo occidental, y en especial las hispanoamericanas, acaban de celebrar con singular importancia el cuarto centenario de uno de los hechos realmente trascendentales de la historia moderna: el combate naval que tuvo lugar en aguas del golfo de Lepanto, el 7 de octubre de 1571. Innumerables artículos y conferencias se han referido a las vicisitudes de la batalla y a la gloria de don Juan de Austria. Este artículo está destinado a recordar a un humilde y esforzado soldado, integrante de las fuerzas de la Santa Liga, a quien las heridas ganadas en la lucha dieron el mote de *Manco de Lepanto*, y su obra maestra, *Don Quijote de la Mancha*, fama universal entre los genios de la literatura.

I

Corre el año 1571. Don Juan de Austria ha batido definitivamente en Guadix y en las Alpujarras a los moros levantiscos de Granada. Sin embargo, España, que parece iniciar un nuevo período de paz interior, no puede ni quiere permanecer ajena a otros acontecimientos que conmueven y preocupan al mundo civilizado del Mediterráneo.

En el Imperio Otomano gobierna Selim II, el heredero de Solimán, muerto en 1566 en la campaña contra Hungría; los moros rebeldes de España no habían conseguido su ayuda en aquel desesperado esfuerzo por restablecer ocho siglos de dominación, que el hijo bastardo de Carlos V desbarató. Había una razón: Selim intentaría conquistar la isla de Chipre, perteneciente entonces a la República de Venecia; pero las riquezas de Chipre, que supuestamente serían destinadas a la construc-

ción de la gran mezquita de Andrinópolis, sólo eran un pretexto, y la ocupación de la isla un paso en la pretendida conquista turca del Mediterráneo, en cuyas costas meridionales ya dominaban los musulmanes asentados en Berbería¹.

A principios de 1570, Selim había pretendido obtener la cesión de Chipre como un precio a la paz que no tenía intención ni deseo de mantener; una intimación que en este sentido efectuó un enviado del sultán ante el Senado de la Señoría fue dignamente rechazada. La guerra quedaba prácticamente declarada y la República de Venecia, advirtiendo entonces la inferioridad de sus condiciones, intentó obtener el apoyo de las demás naciones europeas; fracasó ante Francia, ensangrentada por luchas intestinas; nególe apoyo Austria, en paz entonces con los turcos; chocó con la indiferencia de la ya protestante Inglaterra; Portugal carecía de recursos; los Estados italianos, pequeños, divididos, pobres, apenas suministraron insignificante ayuda. Sólo Roma y España, en las personas de Pío V y de Felipe II, comprendieron el real peligro que representaba el posible aumento del poderío turco en el Mediterráneo y se aprestaron a acudir en ayuda de Venecia. Sobre Roma pendía la terrible amenaza del emperador turco, que había jurado entrar en la basílica de San Pedro montado en su corcel. Felipe II, que había protegido a Malta contra el poder de Solimán, no podía abandonar a Chipre a las ambiciones de Selim, por lo que prestamente resolvióse a favor de una coalición, designando embajador en Roma a don Juan de Zúñiga, con plenos poderes para que, en unión con el Romano Pontífice y los procuradores de la República de Venecia, “trataran y estipularan en los términos más convenientes una liga o confederación de las tres potencias contra los turcos y otros cualesquiera infieles enemigos de la cristiandad, prometiendo bajo su real palabra cumplir, guardar y observar lo que por sus representantes se determinase, pactase y acordase, dándolo desde luego por aprobado, firme y valedero *in cuius fidem mandavimus dari eas nostras litteras riostra eadem manu subscriptas, et sigille nostro signatas*”².

Larga y dificultosa fue la tramitación, como resultaba lógico entre países de tan dispar potencialidad que, además, asignaban a la Liga distintas finalidades. Aspiraba el rey católico a una Liga permanente contra los enemigos de la religión; pretendían los venecianos sólo la reconquista de Chipre. Por otra parte, cada uno de los tres Estados ambicionaba el mando superior de las fuerzas. Por fin, tras activas gestiones del Romano Pontífice, firmáronse las capitulaciones, quedó consti-

¹ Antigua denominación de la región N.O. del África que comprendía Marruecos, Argelia, Túnez y Trípoli, poblada por los *bereberes* o *berberiscos*, de donde proviene su nombre. Cervantes cita esta región, con el nombre de Berbería, en el capítulo XL de la primera parte del *Quijote*.

² LAFUENTE, MODESTO: *Historia general de España*, tomo X, capítulo XIII.

tuida la Santa Liga y reconocido como general en jefe el señor don Juan de Austria. Sin embargo, recién el 25 de mayo de 1571 el Papa Pío V logra la solemne ratificación de los compromisos contraídos en el consistorio celebrado en el basilica de San Pedro.

Mientras tanto, el 9 de setiembre de 1570, las tropas de Selim, al mando de Mustafá, habían tomado y desolado a Nicosia, capital de Chipre; casi un año después, en agosto de 1571, Famagusta corría igual suerte, con lo que toda Chipre quedaba en poder de los turcos.

II

Cuando Don Juan es designado para el mando supremo de la Santa Liga sólo contaba veinticuatro años de edad. Pocos años antes, un joven español de casi la misma edad, deseoso de conocer mundo y tentar fortuna, decide iniciar la difícil y aleatoria carrera de las armas. Se llama Miguel de Cervantes Saavedra ³.

No ha sido posible establecer la fecha cierta del ingreso de Cervantes en las milicias. Sin embargo, se acepta entre los investigadores que aquél salió de España en 1568, al servicio de quien luego sería el cardenal Julio Acquaviva, entonces camarero y refrendario del Papa Pío V, llegado a España como legado pontificio ante la corte de S. M. Católica, para presentar el pésame por la muerte del príncipe don Carlos y resolver espinosos problemas que sobre las investiduras se habían planteado entre ambas potestades; se cree también que influyeron ante Acquaviva para que aceptara al joven Cervantes tanto el cardenal Diego de Espinosa como Mateo Vázquez, el secretario de Felipe II, a quien Cervantes, en una famosa *Epístola*, narrará en verso todos los pormenores de Lepanto.

Alrededor de 1570, y en Italia, Cervantes estaría ya prestando servicios como alferez en la compañía del capitán don Diego de Urbina, famoso militar oriundo de Guadalajara, a cuyas órdenes se encontraba al ocurrir la batalla de Lepanto. El propio Cervantes lo recuerda en la narración autobiográfica, que pone en boca del cautivo, en el capítulo XXXIX de la primera parte de *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, cuando dice: "...alcancé a ser alferez de un famoso capitán de Guadalajara, llamado Diego de Urbina..."

³ Según la partida existente en los archivos de la iglesia de Santa María la Mayor, de Alcalá de Henares, don Miguel de Cervantes Saavedra fue bautizado el día 9 de octubre de 1547, unos diez días después de su nacimiento, o sea que tenía 24 años de edad cuando participó en la batalla de Lepanto.

III

Recién el 25 de agosto se reunieron en Mesina las fuerzas de los coligados en la Santa Liga; los almirantes Marcantonio Colonna y Sebastián Venier comandaban las flotas de Roma y de Venecia; Giovanni Andrea Doria, capitán general de Su Majestad Católica, iba al frente de la flota de Génova; don Alvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz y virrey de Nápoles y don Juan de Cardona, virrey de Sicilia, conducían las naves de los dominios españoles en Italia.

Poco antes, en Nápoles, el cardenal Granvela había entregado en nombre del Papa el estandarte de la flota a su generalísimo don Juan de Austria; la gloriosa insignia tenía un crucifijo bordado en damasco azul y a su pie las armas del Sumo Pontífice, las del rey católico y las de Venecia, enlazadas con una cadena como símbolo de la Santa Liga y, al pie de ellas, las armas de Juan de Austria.

Fueron más de trescientas las embarcaciones que se concentraron en la bahía de Mesina y más de ochenta mil las personas que habían de tripularlas entre gente de pelea y de servicio; de aquéllas, las ciento sesenta y cuatro naves mejor equipadas representaban el poderío del rey de España. Retenida por un temporal, la flota recién se hizo a la mar el 16 de setiembre, llegando a Corfú el 26, para seguir rumbo a Cefalonia, en procura del golfo de Lepanto, en las costas del mar Jónico, en donde se sabía se encontraban ya las doscientas cuarenta galeras y demás naves auxiliares de la armada turca comandada por Alí Bajá, que contaba con unos ciento veinte mil hombres de guerra y remo.

La flota de la Liga llegó a Lepanto en el amanecer del 7 de octubre, día en que la Iglesia Católica Romana celebra la festividad del Santo Rosario. Enfrentadas las escuadras, disparó el primer cañonazo la galera de Alí y prontamente contestó la «Real» de Don Juan. La línea de batalla se extendió en un frente de más de dos kilómetros. *El mar se tiñó de rojo; el cielo se cubrió de humo, el sol palideció ante el fuego, y el viento enmudeció ante los clamores de dolor y victoria.*

No es del caso describir aquí los pormenores de esta célebre batalla, una de las más encarnizadas de todos los tiempos. De la poderosa flota turca sólo pudieron salvarse cuarenta embarcaciones que acompañaron en su huida a Uluch-Alí, el Virrey de Argel⁴; se calculan

⁴ Uluchi-Alí es uno de los tantos personajes de existencia real, que Cervantes toma como protagonistas en distintos pasajes del *Quijote*; éste, bajo el nombre contraído de Uchalí, es el amo del cautivo que narra sus desventuras en los capítulos XXXIX y siguientes de la primera parte de la obra inmortal. En determinado momento de su narración, el cautivo dice: "...mi amo el Uchalí, al cual llamaban *Uchalí Fartax*, que quiere decir en lengua turquesca *el renegado tinoso*, porque lo era, y es costum-

los muertos en veinticinco mil turcos y en ocho mil cristianos; otros cinco mil turcos quedaron prisioneros, mientras eran liberados más de doce mil cristianos que los musulmanes llevaban como cautivos o remeros. La victoria cristiana fue de tal magnitud, que el poder turco pudo haber quedado definitivamente destruido en el Mediterráneo.

IV

De los innumerables episodios y hechos heroicos ocurridos en Lepanto, hay uno que ha sido incluido en casi todas las obras referidas a este histórico combate naval.

La «Marquesa» era una de las galeras comandadas por Giovanni Andrea Doria, dispuestas para cubrir el flanco derecho durante el combate. En ella había embarcado Miguel de Cervantes Saavedra, como integrante de la Compañía de don Diego de Urbina, en el Tercio del Maestre de Campo don Miguel de Moneada. En el amanecer del día 7 de octubre Cervantes estaba postrado con muy alta fiebre; a pesar de ello, solicitó el lugar de mayor peligro en la dura lucha que se avecinaba y allí estuvo a pesar de las opiniones y consejos que en sentido contrario le daban sus compañeros y el propio Capitán de la «Marquesa», don Francisco de San Pedro, muerto al finalizar el combate.

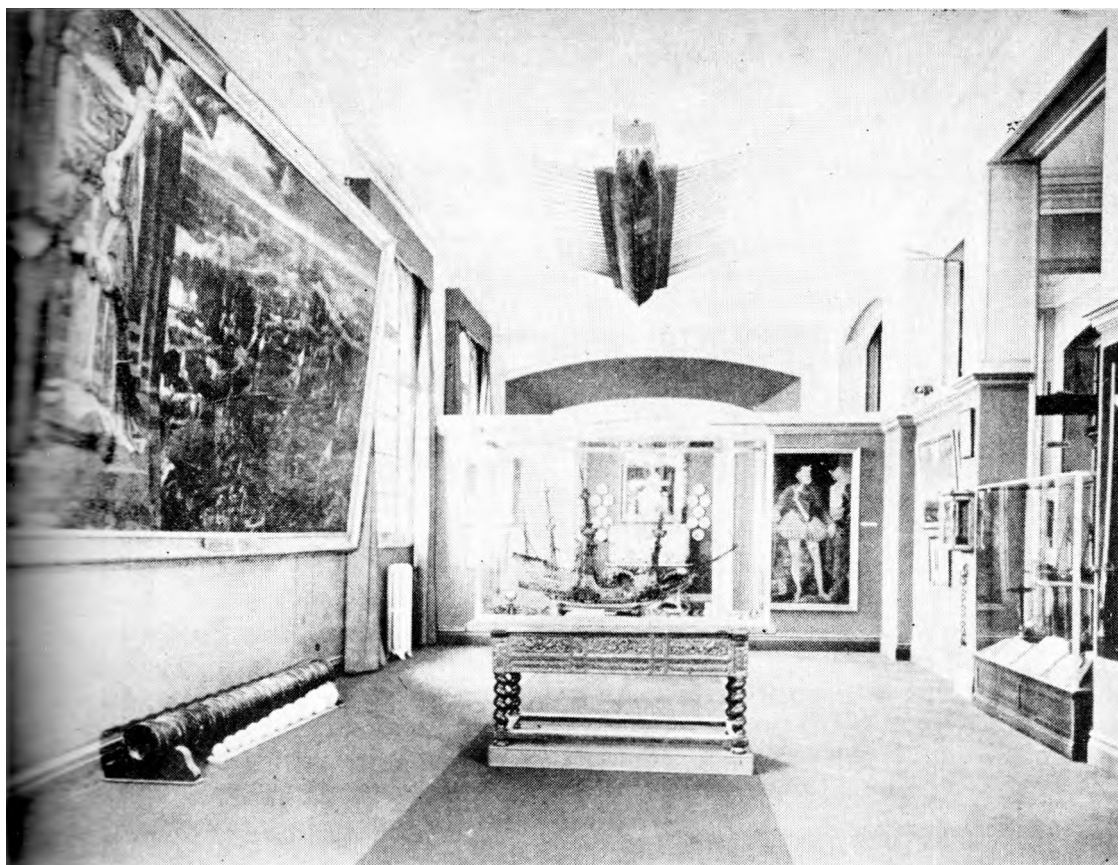
En la lucha, Cervantes resultó herido de dos arcabuzazos en el pecho y en su mano izquierda, que le quedó completamente inutilizada; desde entonces fue el *Manco de Lepanto* y también el *Manco Sano*.

La referencia documental de este histórico hecho se encuentra en la información de los servicios de Cervantes, practicada a instancias de su padre, con motivo del rescate que por aquél se solicitaba en la época de su cautiverio entre los moros argelinos. La información se efectuó el 17 de marzo de 1578 ⁵ ante el Licenciado Ximénez Ortiz, alcaide de Casa y Corte y en ella declararon como testigos tres de sus antiguos compañeros de armas, los alféreces Mateo de Santisteban y Gabriel de Castañeda, el sargento Antonio Godínez y don Beltrán del Salto, cautivo rescatado un año antes.

El alférez Castañeda certificó en su declaración haber visto a Cervantes a bordo de la «Marquesa» peleando en el lugar del esquite, con los doce soldados que le entregara el Capitán Urbina, y que ha-

bré entre los turcos ponerse nombres de alguna falta que tengan, o de alguna virtud que en ellos haya...", con lo que quedaban claramente indicados el origen y los defectos del virrey de Argel.

⁵ COTARELO, EMILIO (1857-1936): *Efemérides cervantinas*.



Sala del Museo Naval, de Madrid, dedicada a la batalla de Lepanto. En el techo, modelo de la galera «Real» de Don Juan de Austria; sobre la pared izquierda, cuadro de la batalla, procedente del convento de los dominicos, de Málaga.

hiendo oído que le aconsejaban se retirase abajo, pues estaba muy enfermo, aquél había contestado: *“Señores, en todas las ocasiones que hasta hoy en día se han ofrecido de guerra a Su Majestad y se me ha mandado, he servido muy bien como buen soldado, y así agora no haré menos, aunque esté enfermo é con calentura, mas vale pelear en servicio de Dios é de su Majestad é morir por ellos que no bajarme so cubierta”*.

Los heridos de Lepanto fueron desembarcados en Mesina y es tradición que don Juan de Austria, al visitarlos en el hospital, se detuvo ante el camastro en que yacía Cervantes ordenando se le recompensara de una manera especial. Esto último consta en el *“cuaderno de gastos secretos y extraordinarios del Señor Don Juan de Austria en la jornada de Levante, en cuyo folio S y rotulado con el número 12, hay una partida del Tesorero general de la Armada, por la cual consta que en Mesina, a 23 de Enero de 1572, se dio recaudo formal de varias libranzas sueltas a favor de los heridos y, entre ellas, hay una de veinte ducados a favor de Miguel de Cervantes. En 9 de Marzo*

otros veinte ducados de ayuda de costa para acabar de curar las heridas que recibió en la batalla. Y en el mismo cuaderno de gastos secretos de Don Juan de Austria aparece que en Palermo, a 17 de Marzo de 1572, se dio recaudo formal al Tesorero general de varias libranzas sueltas a favor de personas beneméritas en la batalla de 7 de Octubre de 1571 y, entre ellas, hay una de veintidós escudos a Miguel de Cervantes”⁶.

Poco es lo que se sabe de la actuación militar de Cervantes, posterior al combate de Lepanto; en abril de 1572 pasa al Tercio de don Lope de Figueroa y a la Compañía de don Manuel Ponce de León. Hacia fines de 1575, quizás con el propósito de dejar definitivamente la carrera de las armas, se embarca rumbo a España en la galera «Sol» que, junto con otras denominadas «Mendoza» e «Higuera», forman una escuadrilla a las órdenes de Sancho de Leiva. Lo acompaña su hermano Rodrigo. El 26 de setiembre las embarcaciones españolas son atacadas por los piratas berberiscos y los hermanos Cervantes inician un largo cautiverio entre los moros de Argel que, para Miguel, terminará el 19 de setiembre de 1580. Fueron cinco años de penurias que Miguel de Cervantes relatará magistralmente en sus comedias *El trato de Argel* y *Los baños de Argel*, así como en la ya mencionada historia del cautivo incluida en *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha* y, anteriormente, en *La Galatea* ⁷ obra catalogada, con justa razón, como “*primicia del género narrativo en Cervantes*”.

V

Artistas, escritores y poetas se han prodigado en exaltar el magna acontecimiento de Lepanto. Entre aquéllos, son famosas las telas del Ticiano y del Tintoreto ⁸; Venecia le consagró una capilla en la iglesia

⁶ ARMIÑÁN, LUIS DE (periodista y escritor español contemporáneo): *Foja de servicios del soldado Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid, 1941.

⁷ Título abreviado de la novela pastoril, en prosa y verso, *Primera parte de La Galatea, dividida en seis libros*, publicada en Alcalá de Henares, en 1585. Cervantes nunca escribió la segunda parte, aun cuando la prometió infinidad de veces, incluso después de recibir la extremaunción cuando dicta, ya moribundo, la dramática dedicatoria al conde de Lemos, de su novela *Los trabajos de Persiles y Segismundo*. En el famoso escrutinio que el cura y el barbero hacen de la biblioteca de Don Quijote, esta obra se salva de ser quemada, pues “es menester esperar la segunda parte, que promete...”

⁸ En la sala más lujosamente presentada del Museo del Prado, de Madrid, la Sala VIII, se encuentran, entre otras obras del Ticiano, las tituladas *Felipe II, después de la victoria de Lepanto*, *ofrece al cielo al príncipe don Fernando* y *La religión socorrida por España*; el primero de estos cuadros es de 1575 y se encontraba originalmente en el Palacio Real de Madrid; el segundo ingresó en el museo en 1845, proveniente del Escorial, en donde se encontraba desde 1574; este último tema fue repetido posteriormente por Ticiano para la familia Doria, con una variante, para

de San Juan y San Pablo y decoró las fachadas del Arsenal con esculturas alusivas; la Ciudad Eterna levantó una estatua de mármol de su almirante Marcantonio Colonna y en la iglesia de Aracœli le consagró una columna de plata en el altar de Nuestra Señora.

Los hombres de letras encontraron también notables motivos de inspiración; el poeta cordobés Juan Rufo Gutiérrez escribió el poema épico *La Austriada*⁹ ensalzando la gloria de Don Juan de Austria; Fernando de Herrera, Jerónimo Corte Real, Antonio Agustín, Pedro Manrique, son autores también de otros poemas referidos al triunfo de Lepanto; Juan Puyol escribió la *Historia poética* y Ambrosio de Morales una *Descripción de la guerra y batalla*. A Lope de Vega pertenece la obra teatral *La Santa Liga* y a Vicente Mascareñas, *La batalla de Lepanto*.

Cervantes, protagonista de la batalla, víctima del furor sarraceno, desde entonces el *Manco Sano*, ha mencionado y recordado al histórico acontecimiento en varias obras de su copiosa producción literaria, pero especialmente en esa joya de la literatura universal que se llama *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*¹⁰. De esta obra se ha hecho famosa la frase con que Cervantes alude a Lepanto en el prólogo de la segunda parte, diciendo que aquella batalla “*fue la más alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros*”. También, en la historia del cautivo, varias veces citada en párrafos anteriores, dice que el día de Lepanto “*fue para la Cristiandad tan dichoso, porque en él se desengañó el mundo y todas las naciones del error en que estaban, creyendo que los turcos eran invencibles por la mar... en aquel día quedó el orgullo y la soberbia otomana quebrantada...* ”.

Seis años después de Lepanto, Cervantes envía a Mateo Vázquez, desde Argel, una epístola en verso en la que le narra sus desventuras; en ella, después de describir la batalla de Lepanto, le dice:

acomodarlo a la apología de esta ilustre casa que tanto contribuyó a la victoria de Lepanto; para ello puso en la diestra de la matrona que ampara la religión las armas de los Doria, en lugar del escudo de España. La Sala IX-A del mismo museo está dedicada al pintor veneciano Jacopo Robusti, llamado El Tintoreto, aludiendo a la profesión de tintorero de su padre; en esta sala se encuentra la obra de este insigne pintor titulada *Episodio de una batalla entre turcos y cristianos*, que alude al combate de Lepanto y que fuera llevada a España por otro ilustre pintor, Diego Rodríguez de Silva y Velázquez, más conocido por su último apellido.

⁹ Esta obra se publicó en 1584 y Cervantes le dedicó un soneto, pues considera que es “dichoso el celebrado y quien celebra”.

¹⁰ La primera edición de la primera parte del *Quijote* apareció en el año 1604 y fue impresa por Juan de la Cuesta, quien tenía su taller en la madrileña calle de Atocha; la obra “véndese en casa de Francisco de Robles, librero del Rey, Nuestro Señor”. La segunda parte apareció recién en 1615; en el ínterin, en 1608, apareció la segunda edición de la primera parte, y en 1614, en Tarragona, el falso *Quijote*, atribuido al licenciado Fernández de Avellaneda.

Con alta voz, de vencedora muestra,
rompiendo el aire claro, el son mostraba
ser vencedora la cristiana diestra.

A esta dulce razón yo triste estaba
con la una mano de la espada asida,
y sangre de la otra derramada;
el pecho mío de profunda herida
sentía llagado, y la siniestra mano
estaba por mil partes ya rompida,

Pero el contento fue tan soberano
que a mi alma llegó, viendo vencido
el crudo pueblo infiel por el cristiano,
que no echaba de ver si estaba herido,
aunque era tan mortal mi sentimiento,
que a veces me quitó todo el sentido....

VI

Ésta ha sido la breve historia militar de don Miguel de Cervantes Saavedra. Demostró su vocación con la espada y con la pluma; la escribió con sangre y con tinta; con sangre en Lepanto y posiblemente también en Navarino, Moción y Túnez; con tinta en innumerables pasajes de su producción literaria y especialmente en el famoso discurso que sobre las armas y las letras, ante la más curiosa audiencia, pone en boca del más famoso caballero andante de todos los tiempos: el ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha.

La Sociedad y su Universidad

Por el teniente de navío
EMILIO CARLOS ALBERTO LAZZARI

Como institución humana, cada uno de los integrantes de la Universidad, en sus específicos campos de acción y con absoluta honestidad individual y social, debe tender a que ella posea un dinamismo propio que le permita vivir contemporáneamente con la realidad.

1. La educación en el contexto social

La sociedad, independientemente de que se la considere o no como una categoría única, se presenta bajo diversas formas en cada momento del tiempo y lugar del espacio. Su forma de evolucionar es diferente y no podemos adoptar la historia de una de ellas para prever inmediatamente los pasos de las otras. Cada una es única, como lo es cada circunstancia, pero de allí resulta que tampoco podemos descartar totalmente los hechos que se nos muestran para eludir ejemplos y enseñanzas.

Sus culturas, como productos de cada sociedad particular, muestran esas mismas variaciones, y el saber, que dentro de ellas podemos considerar, presenta en su evolución diferencias cuantitativas y cualitativas que deben ser transmitidas a las sucesivas generaciones, junto con el aporte que hayan recibido o estén recibiendo en cada momento, con el objeto de tender a un perfeccionamiento humano cada vez mayor.

Esto significa que la transmisión de la cultura debe ser una actividad en permanente actualización, que se puede asignar a instituciones específicas pero que debe presentar dos condiciones básicas:

- a) Debe depender del resto de la sociedad en la que está inmersa;
- b) Debe presentar la característica de vitalidad citada.

Esta necesidad de transmisión de la cultura dio origen a los subsistemas educativos que cumplen parte de esa función, ya que muchas otras son desempeñadas por las familias, las iglesias, las otras instituciones sociales y el trabajo. Estos subsistemas educativos forman parte de un sistema político más amplio que los contiene.

La historia nos muestra, a grandes rasgos, que los subsistemas educativos han evolucionado, pero debemos reconocer que los cambios producidos en ellos guardaron una relación de velocidad con el transcurrir del tiempo histórico de las sociedades vinculadas a ellos, que imposibili-

to que todo el saber cultural de esas sociedades y de la sociedad en general, llegase a todos sus integrantes.

Pretender esto último es una utopía, sea en el presente, en el pasado o en el futuro, pero de todos modos es honesto y necesario plantearse el problema para tratar de tender hacia ese punto de convergencia entre la cultura total y la individual.

2. La universidad

No es nuestra intención tratar la evolución del subsistema educativo en las diversas sociedades, ni aun en la nuestra. Pero pretendemos, en cambio, reseñar la de la universidad que en nuestra civilización occidental constituyó el máximo nivel en el cual se conservaba y desde el que se divulgaba el saber humano, y donde se recibía a veces el saber de la época que, de tanto en tanto, era transferido gradualmente a muy pocos privilegiados.

La lentitud de la transmisión, la falta de medios adecuados, la estructuración de la sociedad, la amplitud del mundo habitado, el espíritu de los custodios del saber, influyeron para dar a las universidades un carácter conservador que se tradujo en un ensimismamiento cultural y en un dogmatismo poco permeable y poco científico. Esto les hizo desafiar la realidad, ante la cual se mantenían indiferentes y ciegos, y las hipótesis que muchas veces se formularon para justificar el comportamiento del mundo, fueron consideradas como herejías por ellas.

Pero esa actitud fue cambiando. La convulsión renacentista, la revolución industrial, el conocimiento de nuevos mundos, originaron que las mentes que se abrían a esas evidencias, comenzaran a hacer temblar los cimientos de las instituciones universitarias (en realidad eran las únicas que tenían existencia reconocida para la función de enseñar) y que lentamente comenzase el cambio en sus organizaciones (universidades francesa y alemana) y en la orientación de sus estudios (norteamericana). Aunque quedaron pendientes otros importantísimos problemas, como eran la toma de conciencia social en gran escala para ponerse al servicio de la sociedad, y la necesidad de una permanente actualización.

Esta amplísima visión deja de lado los matices y, para ser justos, hay que señalar que no podía pretenderse una universidad más amplia, donde había millones de analfabetos, faltaban bibliotecas, la ciencia y la técnica estaban en pañales y la sociedad despertaba de una economía de mera subsistencia.

3. La universidad argentina

En nuestro país el proceso de apertura se puede conocer estudiando las dos universidades con que contó el mismo durante el virreinato y

hasta bien avanzado el siglo XIX: Córdoba y Buenos Aires. José Ingenieros, en su libro *Las direcciones filosóficas de la cultura argentina*, plantea el esquema desde su particular punto de vista, pero finalmente presenta a la una encerrada en un tomismo dogmático oscurantista impuesto por los jesuitas, y a la otra luchando durante años entre una actitud semejante, y la que pretendieron imbuirle hombres como Moreno y Rivadavia desde el gobierno, y Lafinur y Fernández de Agüero desde las cátedras, ya formados en las escuelas positivistas y sensualistas que estaban en auge en Francia.

Los movimientos pendulares en la universidad de Buenos Aires prosiguieron con distinta intensidad a lo largo de los años que llevan hasta las presidencias de Mitre y Sarmiento, en que triunfa la actitud científica de apertura ante el saber. No sucederá así en Córdoba, en que la antigua actitud dogmática llevó a la universidad a una postración de la que le costó salir y que justificó en su momento el movimiento reformista de 1918, o sea cuatro años después de la publicación del libro citado.

Vemos con el primer ejemplo que la universidad es capaz, de por sí, de encontrar una salida a su encierro y de adoptar una actitud de apertura al cambio sin recurrir a formas de violencia. Quizás aquéllas debieron haber sido más amplias y generosas. Pero debemos ubicarnos, para comprenderla, en un país despoblado, que buscaba una meta, que buscaba fundir razas y lenguas, y que comenzaba a usar la técnica en medio de los pocos descubrimientos que había y que intentaba incorporar a su patrimonio: ferrocarriles, electricidad, salud, desarrollo agrícola, etcétera.

Y si no aspiró a la creación de una cultura nacional es porque ella no se fabrica, y menos en un país que, como el nuestro, no tenía aún sabor propio.

Córdoba marca otro hito en el proceso. Las necesidades sociales adquieren un dramatismo real en todo el mundo, sacudido por conflictos incomprensibles como fueron los de la guerra de 1914—18. La Argentina ocupa un lugar privilegiado. Sus buques transportan granos, ganado y tanino para todos. Los ciclos anuales permiten el desborde de sus cosechas a Europa, cuando aún Australia no es competidor ni en trigo ni en maíz. Su pueblo recibe la sangre vivificante europea y los extranjeros son mayoría en muchos lados.

En Rusia la guerra sirve para proclamar el socialismo en contra de todos los presupuestos teóricos de Marx y Lenin, mientras la campaña de difusión de estas doctrinas ya había llegado a estas tierras, recibiendo distinto grado de asimilación y aceptación, incluso por parte de los emigrados de ese país que no olvidaban los padecimientos sufridos y venían

aquí en busca de mejores horizontes y cuyos relatos tienen eco en muchos espíritus sensibles.

Córdoba no podía seguir dogmatizada y la *reforma* se hizo absolutamente necesaria. Y pese a no constituir un movimiento de las mayorías estudiantiles, triunfa la actitud lógica de cambio que no se había producido en la forma y el momento que correspondían.

El clima social del país, el radicalismo en el poder, la política de sensibilidad social que comienza a tomar cuerpo en los dirigentes políticos, rodea a esta circunstancia junto con los hechos señalados.

Muchísimos autores están de acuerdo en señalar que la reforma de Córdoba es un movimiento laico, democrático y socializante, que nace en el ámbito universitario y como respuesta a un conjunto de problemas que concernían específicamente a los estudiantes de ese momento. Y el ideario manifiesto de la reforma lo confirma. Pretender ver en ella actitudes de verdadero interés social, como para justificar revoluciones en las cuales los estudiantes sean guías o mentores, es un absurdo. Pero que se la tome como bandera para justificar actitudes de este tipo por parte del estudiantado universitario, puede servir para movilizarlos en determinados momentos, especialmente teniendo en cuenta que a la distancia las palabras enardecidas y valientes toman un carácter mítico difícil de olvidar.

Han transcurrido cincuenta años y el movimiento ha perdurado. Pero el cambio de actitudes, la inconstancia de sus líderes, la falta de representatividad de carácter masivo, la adopción de posturas inconsecuentes, las justificaciones poco claras y perfectamente fundadas, llevan a suponer que detrás de las ocasionales demandas específicamente estudiantiles, habría otras fuerzas interesadas en la agitación permanente.

La invocación al anti-imperialismo, que no fue explícitamente definido, la falta de preocupación por abrir la universidad al pueblo, la falta de proyectos concretos para solucionar problemas de esa misma índole, pueden servir de ejemplo o de prueba. Y en cuanto a las declaraciones que se citan del *Manifiesto* para justificar actitudes revolucionarias, presentan la característica de su generalidad, excepto en la especificidad de las cuestiones propiamente universitarias.

El que se haya extendido el movimiento reformista a otros países, nada tiene de extraño. Los universitarios, como cualquier otro grupo humano característico en sociedades semejantes (marinos, sacerdotes, empresarios, obreros, proletarios, madres, etc.), presentan similitud de objetivos generales y por ello pueden constituirse en grupos de presión específicos.

4. **Fines y funciones de la universidad**

En nuestro país, la ley 17.245 fija actualmente las siguientes:

- a) Formación plena del hombre a través de la universalidad del saber y del desarrollo armonioso de su personalidad;
- b) Formación de universitarios capaces de actuar con responsabilidad y patriotismo al servicio de la Nación;
- c) Investigación de la verdad y acrecentamiento del saber;
- d) Preparación de profesionales, técnicos e investigadores necesarios para el país;
- e) Preservación, difusión y transmisión de la cultura y, en especial, del patrimonio común de valores espirituales de la nacionalidad.

Leyendo a Orlando Albornoz¹, encontramos como funciones institucionales de la universidad:

- a) Preparar profesionales y científicos;
- b) Investigar para hacer adelantar el propio conocimiento;
- c) Socializar políticamente;
- d) Formar futuros líderes;
- e) Extender la cultura a las masas.

Fischer cita, según el mismo trabajo anterior, las siguientes funciones:

- a) Ser agente del cambio;
- b) Ser un instrumento para la movilidad social;
- c) Ser un agente para la transmisión y preservación de la cultura;
- d) Ser agente de socialización, de aculturación y de formación de *élites* potenciales.

Y en algunos países africanos, debe enfrentar el problema de construir la nacionalidad, de definir el ambiente en el cual ocurren el cambio y la revolución, proveer los instrumentos y técnicas con los cuales analizar las creencias, normas, actitudes, valores, afiliaciones de la sociedad y de la cultura de cada país. Debe también proveer un alto nivel de eficiencia académica para elevar la calidad intelectual de los ciudadanos, para que éstos puedan contribuir a mejorar la sociedad y además planear el futuro de la Nación.

En los Estados Unidos se estableció que no pueden ser sólo instrumentos para una vida intelectual; deben ser los medios a través de los cuales se estimula a cada ciudadano, joven y adulto, a desarrollar su educación formal e informal hasta donde sus propias capacidades se

¹ *Las funciones de la Universidad.*

lo permitan... Y debe estar alerta para anticipar las nuevas necesidades económicas y sociales y mantener sus programas de preparación profesional al paso con los requerimientos de los cambios sociales, culturales y económicos.

El ya citado Albornoz, partiendo de un escrito de un especialista británico, dice que la universidad, al mismo tiempo que se nutre de las particularidades de la cultura nacional, debe estar atenta y abierta a la percepción de valores universales para integrarlos con los primeros y lograr una configuración que, en definitiva, se denomina la cambiante cultura nacional.

Risieri Frondizi escribe ² que una reforma a fondo de la universidad exige atender, en primer lugar, a su misión; y continúa: “Parece hoy universalmente aceptado, aunque haya variedad de terminología, que ella, donde quiera que se halle, tiene cuatro misiones específicas: preservación del patrimonio cultural, investigación científica, formación de profesionales y misión social.

De Darcy Ribeiro extraemos ³ que la universidad debe transformarse para estar habilitada para el dominio del saber moderno y la aplicación de éste al autoconocimiento de la sociedad nacional y al fomento de su desarrollo. Para el caso de las latinoamericanas, considera que deben capacitarse para el relevamiento de los recursos naturales, la promoción de investigaciones sobre la realidad social, el estudio de su inserción en el contexto mundial, a fin de determinar los factores responsables de su atraso y las perspectivas de desarrollo independiente que se les abran. Deben fomentar la creatividad cultural autónoma y, además, cumplir una función docente y otra función de difusión.

Las misiones primarias de la universidad son, para Ortega y Gasset ⁴, la transmisión de la cultura y la enseñanza de las profesiones.

Y la ley orgánica de la Universidad Nacional Autónoma de México ⁵ especifica que “tiene por fines impartir educación superior para formar profesionales, investigadores, profesores universitarios y técnicos útiles a la sociedad; organizar y realizar investigaciones, principalmente acerca de las condiciones y problemas nacionales, y extender con la mayor amplitud posible los beneficios de la cultura”.

Y para terminar con las citas, va la de John H. Newman ⁶ “... la

² *La Universidad en un mundo en tensiones*. Ed. Paidós, 1971.

³ *La Universidad latinoamericana*. Centro Editor de América Latina, Montevideo, 1968.

⁴ *El Libro de las Misiones*. Espasa Calpe, Buenos Aires.

⁵ Citado por LUIS REISSIG en *Problemas educativos de la América latina*. Eudeba, 1969.

⁶ RISIERI FRONDISI, *op. cit.*

diseminación y comunicación del conocimiento, más que su adelanto. Si el propósito de la universidad fuera el descubrimiento científico y filosófico, no veo por qué ha de tener tantos estudiantes”.

Si bien fines y funciones son conceptos diferentes, no obsta ello a que, de las citas expuestas, puedan obtenerse relaciones que permitan la comparación directa.

Y de su análisis surge, sin ninguna duda, que a la universidad se pretende asignarle más misiones de las que en realidad deben corresponderle y que pueda estar en condiciones de cumplir satisfactoriamente.

Estas posturas plurimisionales surgen:

- 1) Del desconocimiento de las posibilidades de una organización para cumplir adecuadamente una gran diversidad de tareas en un contexto dado, sin el soporte de una infraestructura adecuada. Existen, especialmente en los países subdesarrollados, deficiencias de orden humano, económico, de comunicación y de información.
- 2) De la falta de compenetración con la evolución del subsistema educativo y falta de originalidad, al no crear nuevas instituciones para que cumplan algunas de las funciones, o asignar a otras ya existentes algunas tareas específicas de ellas.
- 3) De la falta de conciencia de que la universidad representa actualmente, dentro de la sociedad, una mínima parte de la población de un país y, aun con un masivo incremento de su población, es difícil que ella alcance grandes valores.
- 4) De la falta de comprensión de los problemas de esclerosis que sufren los grandes organismos cuando se burocratizan, lo que se traduce en falta de flexibilidad, responsabilidad y eficiencia.

Se debe procurar conciliar las misiones de la universidad con la realidad de cada país y, dentro de éste, con cada región donde aquélla esté ubicada, pero obrando con un criterio integrador.

La falta de conciencia política y el desconocimiento de los modos de accionar, el utopismo de la creencia en las capacidades de los hombres, la distribución de recursos entre todas las funciones que debe desempeñar el Estado, la creación de academias de investigación, bibliotecas, museos y centros culturales, las vinculaciones con las otras instituciones, sean públicas o privadas, la legislación, son todos aspectos que es necesario tener en cuenta para establecer la misión adecuada para cada circunstancia.

Esa misión debe tener un límite, que debe fijarlo quien de ella se sirve, o sea la misma sociedad, que deberá elegir, entre todos los servicios

que necesita, cuál le asignará al subsistema educativo y, dentro de él, a la universidad.

Ésta no debe pretender constituirse en factótum del saber cultural, de la investigación, de la docencia, de la socialización y politización de los individuos, de la formación de las “élites”, del desarrollo de la conciencia nacional, de la formación de profesionales, del desarrollo integral del hombre, del desarrollo nacional... Pues eso conduciría a la total absorción por parte del Estado, (jue impondría, por medio de la “élite” gobernante, sus propios pareceres sin posibilidad de discusión, lo que no nos garantizará en absoluto nuestra libertad. Y sabemos que las limitaciones facilitan los controles del Estado, mientras que la disponibilidad y la abundancia facilitan la elección consciente, la educación asistemática y el perfeccionamiento integral del hombre que puede elegir libremente.

La misión debe fijarla el Congreso, o sea los representantes de la sociedad libremente elegidos por ciudadanos capaces, sensibles, con proyectos claros en la mente y con responsabilidad social.

5. Nuestra Constitución

Entendemos que ése es el significado del inciso 16 del artículo 67 de nuestra Constitución, cuando dice que le corresponde al Congreso “proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria”, lo que no significaría referirse a los planes de estudios, ya que ellos corresponderían a los organismos técnicos. O sea, se referiría a los grandes lineamientos y a los principios rectores de la educación argentina.

El fluir de la información entre el pueblo y el Congreso y la universidad, permitirá la adecuación a cada circunstancia histórica sin necesidad de cambios bruscos. Éstos surgen cuando la corriente se interrumpe y la revolución tiene por objeto la actualización histórica.

Fijada así la misión, sí le corresponderá a la universidad abocarse autárquicamente a las tareas que de aquélla surgen, seleccionando los modos de acción pertinentes, administrando los recursos recibidos, fijando su gobierno y organización académica y administrativa, seleccionando sus claustros, creando carreras y estableciendo sus contenidos, regulando el flujo estudiantil y orientándolo en beneficio de la sociedad.

La creación de nuevas universidades sería un simple acto administrativo, siempre que las condiciones socioeconómicas lo permitan y justifiquen, ya que, como norma, el Estado debe poner al alcance de sus habitantes todos los establecimientos adecuados para ello. Establecidos los presupuestos para educación en base a las políticas nacionales,

los organismos asignados al cumplimiento de esta función los distribuirán teniendo en cuenta la amplitud de miras que permita el progreso y mejoramiento integral del país.

Cuando, en el ámbito del Congreso Nacional, se fijan los fines que debe tener cada uno de los diferentes niveles de la enseñanza, se pueden establecer adecuadas articulaciones entre ellos y será mejor la comunicación. Lo mismo sucedería si, sobre las universidades regionales, existiese un ente coordinador (Consejo de Rectores, Universidad Nacional, etc.).

6. La población estudiantil universitaria

Resulta interesante, cuando se piensa en los movimientos estudiantiles, detenerse a analizar el aspecto cuantitativo de este sector de la población tan específico y al que se pretende asignarle por propio mérito tanta importancia.

Los desórdenes resultan más notables que las actitudes respetuosas. Los gritos llaman más la atención que el silencio. Pese a esto, tenemos que reconocer que ha llamado la atención el problema de la juventud y que, sin siquiera poderle fijar límites, hasta las Naciones Unidas se han preocupado de ella, lo que significa fijar la atención en la enorme masa humana que diariamente toma conciencia de su ubicación en el mundo ⁷.

Pero reduzcamos nuestro campo de observación y auscultemos a la juventud universitaria en nuestro medio, desde 1918.

Vimos cuáles fueron sus motivos para actuar y cuáles fueron sus declaraciones manifiestas. No fue una mayoría del país, como no podía serlo en una ciudad del interior que contaba con sólo 200.000 habitantes y que sufría, según Ingenieros, el oscurantismo de su universidad. Durante los años siguientes tomó una actitud cambiante y poco definida, excepto ante acontecimientos concretos, llegándose al momento actual en el que hay una enorme masa estudiantil molestanda permanentemente por grupos que se titulan mayoritarios, desorientada por políticas que no se ajustan a las enseñanzas que recibieron, enfrentada con un futuro individual y colectivo que no consiguen delinear pero que, sintiéndose con responsabilidad para asumirlo, busca en silencio una guía mientras estudia.

Y surgen “líderes” que pretenden dársela, pero ella se rebela al encontrarse ante disyuntivas que no son soluciones a los problemas reales que vislumbra.

⁷ UNESCO, 15ª reunión, 27 sept. 1968, *Informe sobre la juventud*.

En un país como el nuestro, que quiere ser democrático, las cifras adquieren importancia cuando se trata de efectuar diagnósticos y tomar decisiones. Los estudiantes pueden ser y deben ser, en determinadas circunstancias que surgen sin necesidad de preverlas, grupos de presión que influirán sobre las instituciones de gobierno constituidas. Lamentablemente, el país no mantiene su estructura constitucional ni se pretende cambiar ésta por las vías debidas, y entonces esos grupos de presión asumen fines que no serían normalmente los propios.

Pero de ahí a pretender constituirse en guías, hay mucha diferencia. Incluso en “agentes catalizadores del cambio”, como dice Marcuse⁸, ya que ni serían mayoría, ni tendrían la capacidad absoluta para dar soluciones integrales, ni tendrían la representatividad necesaria.

¿Por qué decimos esto? En nuestro país la tasa de escolarización por edad simple y por grupo de edad y el correspondiente nivel de enseñanza, podemos verlo en la tabla I. Ahí vemos que la población universitaria comienza a nacer a los 15 años y que recién a los 20 su tasa supera a la de la que cursa el nivel medio. Los máximos valores se alcanzan también a esa edad, para luego decrecer rápidamente a partir de los 25 años. O sea que la muestra más representativa debería extraerse entre esos dos grupos de edades.

Si observamos la tabla II encontramos que en la mayoría de los países la población estudiantil representa valores muy bajos, excepto en los EE. UU. y en Rusia. En nuestro país representa el 8,3 %, o sea más que en Suecia y Francia. Este valor supera además al de Alemania.

Las tablas III y IV nos muestran las cantidades de alumnos que ingresaron a las universidades nacionales, distribuidos por grupos de carreras y año de ingreso, y los graduados según año de egreso. Ambas se refieren a las carreras básicas.

Además de ver allí que las cantidades de egresados son bajas y que surgen distorsiones en cuanto a la elección de las especialidades que más interesan al país, se nota que la deserción es alta.

En 1965 los estudiantes universitarios y de institutos superiores representaron 242.537 sobre 4.250.503 matriculados; y en 1963, de 334.008 egresados, sólo 13.440 eran universitarios. La tasa anual de crecimiento fue del 6,7.

La tabla V nos muestra el panorama universitario de América latina. En él se han incluido las cifras correspondientes al personal docente, la relación profesor-alumno y la cantidad de profesores con dedicación total. Si bien estamos mejor ubicados que la mayoría de los países latinoamericanos, no podemos deducir que nuestra situación

⁸ *La sociedad carnívora*. Ed. Galerna, 1969.

sea óptima. Se observa que el contacto entre profesores y alumnos es mínimo, o sea que el flujo de experiencia deja mucho que desear; que si sumamos el personal docente al alumnado, las cantidades siguen siendo bajas en relación con la población total del país.

Todas estas cifras muestran el bajo porcentaje que corresponde a los estudiantes universitarios dentro de la población total y de la estudiantil en particular, como para pretender gravitar seriamente sobre ambas.

Si analizamos las cifras para cada grupo de carreras que están incluidas en las tablas III, IV y V, su discriminación nos señala la parcelación de conocimientos que tiene la población estudiantil, como para pretender integrarlos para bien del resto de los ciudadanos, a no ser que, como ya lo insinuamos, exista una acción coherente propuesta desde más arriba y desde afuera del esquema político normal y legal.

Hay una enorme masa estudiantil que trabaja, lo que podría aportar un enorme caudal de experiencia a sus estudios teóricos. Pero aquí encontramos (excepto en Odontología, en Tucumán), que siempre los mayores porcentajes se encuentran en Buenos Aires, lo que puede llevar a suponer que cumplan funciones terciarias o sea alejados de las clases más necesitadas, según los esquemas clásicos. Evidentemente que la escasez de datos no permite sacar conclusiones más terminantes, pero son índices a tener en cuenta en cuanto a la interrelación con el medio extrauniversitario al margen del familiar. Su juventud puede llamar a poner en duda su racionalidad y la amplitud de sus conocimientos, en lo que respecta a establecer adecuadas vinculaciones entre la universidad y el medio, o sea con el país considerado en forma integral. Esto no significa que su sensibilidad y su idealismo no constituyan un aporte valiosísimo. Pero tenemos también que tener en cuenta que al ingresar comienza a recibir el estudiante, por tener un espíritu inquisitivo, todo tipo de influencias, y empieza a ver con ánimo crítico su entorno, aunque también muchas veces reciba los conocimientos con el mismo espíritu enciclopedista al que se habituó durante la enseñanza media.

Para pasar de allí a diagnosticar primeramente, a formular hipótesis después y a planear para corregir la realidad, debe dejar pasar el tiempo necesario y críticamente evaluado para juzgar sus propias respuestas, ya que la sociedad sólo se corrige con buena dosis de experiencia, sabiduría y bondad.

El hombre tiene una capacidad de comprensión limitada, que debe procurar ampliar. Sus años de estudiante tienen que tender a ello pero, lamentablemente, los estudios que realiza deben además capacitarlo para el trabajo que generalmente lo limita en sus posibilidades, al par que lo encierra en esquemas prácticos. Superada esa etapa, sí

debe tender nuevamente, por medio de su permanente educación, a comprender la realidad para procurar mejorarla.

Los campos de estudio de las universidades que puede frecuentar cada individuo, son limitados fundamentalmente en función del tiempo que la sociedad le otorga para estudiar. La integración entre ellos no puede generalmente hacerse contemporáneamente, a no ser en forma muy parcial (nunca total) y como no sea a costa de ciertos estudios, en la diaria lucha por la vida, que es donde realmente se aprende a tener sensibilidad social. Y muchas veces esta misma vida es la que lleva a muchos al abandono de sus estudios universitarios (en cuyo caso la sociedad invirtió \$ m/11 76.000 anuales por estudiante en 1965), recibiendo a cambio algo que no era lo que esperaba de su subsistema educativo (para el actual esquema de estudios superiores).

Desgraciadamente, podemos pensar que ese estudiante erró su vocación. En ese caso, si además se transforma en agente catalizador del cambio... ¿no podemos temer que también se equivoque en la determinación de los rumbos que pretende hacer seguir a los demás?

7. Conclusiones

Como institución creada por la sociedad, la universidad debe estar sometida a la política de la Nación, en cuanto ésta le fijará su misión a través de los mecanismos libremente establecidos.

Esa misión social debe ser permanentemente actualizada, para poder servir adecuadamente en cada circunstancia histórica.

Como institución humana, cada uno de sus integrantes, en sus específicos campos de acción y con absoluta honestidad individual y social, debe tender a que ella posea un dinamismo propio que le permita vivir contemporáneamente con la realidad.

Las tablas I, II, III, IV y VI fueron extraídas de *Educación, recursos humanos y desarrollo económico social*. Toma I. CONADE. La tabla V del libro citado de Darcy Ribeiro.

TABLA I
AÑO 1965 - TASAS DE ESCOLARIZACIÓN POR EDAD SIMPLE Y GRUPO DE EDAD Y NIVEL DE ENSEÑANZA ¹

E D A D	N I V E L D E E N S E Ñ A N Z A														
	Pre-primaria			Primaria 2			Media			Superior			Totales		
	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T
3 años	2,92	2,93	2,92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,92	2,93	2,92
4 „	10,27	10,95	10,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,27	10,95	10,61
5 „	17,30	18,60	17,90	2,15	2,47	2,31	—	—	—	—	—	—	19,41	21,03	20,21
6 „	0,24	0,24	0,24	88,67	92,23	90,41	—	—	—	—	—	—	88,91	92,47	90,65
7 „	0,03	0,02	0,02	90,—	92,23	91,09	—	—	—	—	—	—	90,03	92,25	91,11
8 „	—	—	—	93,73	95,63	94,66	—	—	—	—	—	—	93,73	95,63	94,66
9 „	—	—	—	92,18	94,88	93,50	—	—	—	—	—	—	92,18	94,88	93,50
10 „	—	—	—	92,50	94,75	93,60	—	—	—	—	—	—	92,50	94,75	93,60
11 „	—	—	—	88,14	88,59	88,36	0,75	1,14	0,94	—	—	—	88,89	89,73	89,30
12 „	—	—	—	81,47	78,70	80,11	7,62	9,05	8,32	—	—	—	89,09	87,75	88,43
6 a 12 años	—	—	—	89,56	91,05	90,29	1,16	1,42	1,29	—	—	—	90,77	92,51	91,62
13 años	—	—	—	48,70	41,03	44,93	27,03	31,51	29,23	—	—	—	75,73	72,54	74,16
14 „	—	—	—	31,88	22,21	27,13	31,33	36,27	33,76	—	—	—	63,21	58,48	60,89
15 „	—	—	—	12,34	7,19	9,81	29,76	35,55	32,60	0,05	0,16	0,11	42,16	42,90	42,52
16 „	—	—	—	5,20	2,55	3,90	26,41	30,99	28,65	0,23	0,29	0,26	31,84	33,83	32,81
17 „	—	—	—	3,58	1,80	2,71	21,11	24,08	22,56	3,26	1,85	2,57	27,95	27,73	27,84
18 „	—	—	—	1,41	0,81	1,11	12,85	12,76	12,81	5,64	5,—	5,33	19,90	18,57	19,25
13 a 18 años	—	—	—	17,74	13,08	15,45	24,93	28,77	26,81	1,46	1,16	1,32	44,14	43,01	43,59
19 años	—	—	—	0,79	0,51	0,65	7,46	7,34	7,40	7,07	6,53	7,11	15,92	14,38	15,16
20 „	—	—	—	4,83	0,47	2,68	4,02	4,66	4,34	8,75	6,94	7,85	17,60	12,07	14,87
21 „	—	—	—	2,36	0,36	1,37	2,54	3,24	2,89	8,32	6,02	7,18	13,22	9,62	11,44
22 „	—	—	—	0,53	0,28	0,41	2,18	2,26	2,21	7,91	5,30	6,75	10,62	7,84	9,37
23 „	—	—	—	0,32	0,23	0,27	1,62	1,65	1,64	7,06	4,65	5,87	9,—	6,53	7,78
24 „	—	—	—	0,26	0,20	0,23	1,21	1,45	1,33	6,77	4,—	5,41	8,24	5,65	6,97
19 a 24 años	—	—	—	1,55	0,35	0,95	3,24	3,50	3,37	7,76	5,65	6,72	12,56	9,51	11,05
25 a 29 „	—	—	—	0,14	0,11	0,13	0,48	0,59	0,53	2,79	1,51	2,17	3,42	2,21	2,83
30 y más ...	—	—	—	0,04	0,04	0,04	0,07	0,12	0,10	0,42	0,13	0,30	0,53	0,35	0,44

¹ La tasa de escolarización es igual a la relación entre la matrícula de una edad determinada y la población total de esa edad.

² Incluye matrícula de escuelas primarias para adultos.

TABLA II
ESTUDIANTES EN LOS NIVELES MEDIO Y SUPERIOR
POR CADA 100 HABITANTES

P A I S	ESTUDIANTES POR CADA 100 HABITANTES 1	
	Media	Superior
Brasil	20,6	1,5
Chile	35,9	3,4
Co sta Rica	28,9	4,3
Haití	4,2	0,4
México	5,8	2,5
Argentina	30,5	8,3
Estados Unidos	58,7	23,4
Francia	45,4	6,1
Italia	41,7	3,6
Suecia	52,6	5,3
U. R. S. S.	—	12,1

1 Relación matrícula/población total.

TABLA III
ENSEÑANZA SUPERIOR - CARRERAS BÁSICAS - PERIODO 1953/1963
Alumnos que ingresaron a las universidades nacionales distribuidos
por grupo de carreras y año de ingreso

GRUPO	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Agropecuaria - Veterinaria	572	583	560	473	682	893	916	1.020	1.055	1.142	1.158
Medicina	6.248	7.092	5.415	5.625	4.721	3.935	5.090	3.767	3.392	4.150	4.642
Odontología	1.466	1.730	1.396	1.561	1.274	1.674	1.386	1.126	888	827	827
Arquitectura	1.299	1.508	1.495	1.695	1.250	1.515	1.620	1.475	1.393	1.192	1.326
Ciencias Económicas	4.227	3.813	3.487	3.825	3.766	3.917	4.154	3.964	4.554	4.805	6.426
Humanidades y Ciencias Sociales	1.752	2.154	2.081	3.033	2.397	3.332	3.451	3.961	3.481	3.514	4.101
Ingeniería	6.054	5.227	3.410	3.870	3.015	3.323	3.569	3.240	3.497	3.465	3.649
Ciencias Exactas y Naturales	1.314	878	767	1.049	971	1.135	1.347	1.558	1.519	1.664	1.680
Farmacia y Bioquímica	2.018	1.965	1.844	2.238	1.764	1.773	1.258	1.684	1.543	1.543	1.675
Derecho	8.829	8.985	9.342	14.014	8.938	9.005	9.478	9.207	8.911	8.137	9.120
Totales	33.779	33.935	29.797	37.383	28.778	30.502	32.269	31.002	30.233	30.439	34.604

Fuente: Secretaría del CONADE, Sector Educación, sobre la base de información estadística especialmente requerida a las universidades.

TABLA IV - 1ª PARTE (Años 1953 a 1958)

ENSEÑANZA SUPERIOR - CARRERAS BÁSICAS - PERIODO 1953/1963

GRADUADOS EN LAS UNIVERSIDADES NACIONALES, DISTRIBUIDOS POR GRUPO DE CARRERAS Y AÑO DE EGRESO

	1953			1954			1955			1956			1957			1958		
	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T
<i>Agronomía - Veterinaria</i>																		
Agronomía	120	5	125	144	6	150	103	4	107	114	6	120	111	—	111	125	2	127
Veterinaria	45	1	46	54	1	55	49	5	54	48	2	50	51	1	52	58	2	60
Ingeniería Forestal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	165	6	171	198	7	205	152	9	161	162	8	170	162	1	163	183	4	187
<i>Medicina</i>																		
Medicina	960	65	1.025	962	87	1.049	1.082	165	1.247	1.036	124	1.160	1.149	153	1.302	1.060	174	1.234
Total	960	65	1.025	962	87	1.049	1.082	165	1.247	1.036	124	1.160	1.149	153	1.302	1.060	174	1.234
<i>Odontología</i>																		
Odontología	212	116	328	237	120	357	252	175	427	241	138	379	347	275	622	311	207	518
Total	212	116	328	237	120	357	252	175	427	241	138	379	347	275	622	311	207	518
<i>Arquitectura</i>																		
Arquitectura	98	33	131	99	32	131	153	37	190	181	51	232	188	53	241	167	46	213
Total	98	33	131	99	32	131	153	37	190	181	51	232	188	53	241	167	46	213
<i>Ciencias Económicas</i>																		
Contador	378	51	429	450	70	520	381	50	431	519	74	593	598	76	674	463	71	534
Licenciados en Economía	—	—	—	3	—	3	4	2	6	13	—	13	16	—	16	29	1	30
Licenciados en Administración	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	2	24	7	—	7
Total	378	51	429	453	70	523	385	52	437	532	74	606	636	78	714	499	72	571
<i>Humanidades y Ciencias Sociales</i>																		
Humanidades	36	134	170	54	129	183	55	100	155	79	145	224	40	156	196	43	114	157
Ciencias Sociales	15	32	47	15	33	48	10	46	56	12	39	51	11	39	50	9	26	35
Idiomas Extranjeros	2	30	32	9	51	60	9	35	44	5	58	63	3	35	38	4	26	30
Total	53	196	249	78	213	291	74	181	255	96	242	338	54	230	284	56	166	222
<i>Ingeniería</i>																		
Civil - Construcciones - Hidráulica - Geógrafo	303	3	306	359	8	347	272	2	274	609	7	616	522	6	528	518	7	525
Industrial	101	1	102	73	—	73	66	—	66	122	3	125	121	—	121	116	1	117
<i>Electromecánica - Metalurgia - Aero- nautica</i>																		
Química	73	4	77	69	3	72	53	—	53	62	4	66	63	4	67	72	2	74
Telecomunicaciones	24	—	24	23	1	24	17	—	17	46	1	47	25	—	25	29	—	29
Naval y Mecánica	11	—	11	9	—	9	3	—	3	3	1	4	10	—	10	21	—	21
Petroquímica	10	—	10	8	—	8	2	—	2	—	—	—	6	—	6	11	—	11
Azucarera	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	2
Total	662	8	670	707	13	720	510	3	513	1.053	16	1.069	901	11	912	1.025	11	1.036
<i>Ciencias Exactas y Naturales</i>																		
Licenciados en Ciencias Naturales ...	18	5	23	10	3	13	14	3	17	13	7	20	5	1	6	17	5	22
Licenciados en Ciencias Físico-Mate- máticas	2	4	6	2	3	5	5	—	5	5	5	10	4	2	6	3	2	5
Licenciados en Ciencias Biológicas ...	1	—	1	13	7	20	2	8	10	1	9	10	3	6	9	6	3	9
Licenciados en Ciencias Químicas	94	44	138	113	26	139	92	40	132	92	32	124	117	26	143	159	55	214
Licenciados en Ciencias Geológicas ...	44	1	45	24	—	24	21	3	24	17	6	23	32	1	33	27	1	28
Licenciados en Ciencias Meteorológicas	—	—	—	—	—	—	5	—	5	6	—	6	—	—	—	3	—	3
Licenciados en Ciencias Matemáticas .	4	—	4	4	—	4	2	7	9	2	1	3	—	1	1	5	1	6
Licenciados en Ciencias Físicas	3	—	3	7	1	8	5	1	6	7	—	7	3	—	3	16	3	19
Licenciados en Ciencias Astronómicas .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	2
Profesorados en Ciencias Exactas y Na- turales	20	12	32	3	22	25	1	20	21	6	31	37	8	52	60	5	49	54
Total	186	66	252	176	62	238	147	82	229	149	91	240	173	89	262	243	119	362
<i>Farmacia - Bioquímica</i>																		
Farmacia	138	163	301	143	144	287	129	156	285	238	250	488	192	248	440	147	144	291
Bioquímica	82	60	142	96	77	173	60	61	121	75	64	139	78	70	148	51	68	119
Total	220	223	443	239	221	460	189	217	406	313	314	627	270	318	588	198	212	410
<i>Derecho</i>																		
Abogacía	577	64	641	829	78	907	662	86	748	849	108	957	774	127	901	644	130	774
Notariado	81	19	100	86	37	123	70	33	103	116	68	184	114	62	176	94	70	164
Procuración	47	5	52	55	10	65	76	8	84	83	12	95	87	7	94	97	34	131
Licenciados en Ciencias Políticas y Di- plomáticas	10	8	18	12	4	16	3	7	10	19	5	24	10	7	17	6	3	9
Total	715	96	811	982	129	1.111	811	134	945	1.067	193	1.260	985	203	1.188	841	237	1.078
Total general	3.649	860	4.509	4.131	954	5.085	3.755	1.055	4.810	4.830	1.251	6.081	4.865	1.411	6.276	4.583	1.248	5.831

Fuente: Secretaría del CONADE, Sector Educación, sobre la base de información estadística especialmente requerida a las universidades nacionales

TABLA IV - 2ª PARTE (AÑOS 1959 A 1963)

ENSEÑANZA SUPERIOR - CARRERAS BÁSICAS - PERIODO 1953/1963

GRADUADOS EN LAS UNIVERSIDADES NACIONALES, DISTRIBUIDOS POR GRUPO DE CARRERAS Y AÑO DE EGRESO

	1959			1960			1961			1962			1963		
	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T
Agronomía - Veterinaria															
Agronomía	120	14	134	118	6	124	89	7	96	87	2	89	112	13	125
Veterinaria	54	3	57	69	4	73	68	2	70	40	4	44	82	5	87
Ingeniería Forestal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	6
Total	174	17	191	187	10	197	157	9	166	127	6	133	199	19	218
Medicina															
Medicina	1.435	235	1.670	1.539	274	1.813	1.590	337	1.927	1.485	360	1.845	1.649	348	1.997
Total	1.435	235	1.670	1.539	274	1.813	1.590	337	1.927	1.485	360	1.845	1.649	348	1.997
Odontología															
Odontología	394	274	668	251	186	437	257	227	484	218	208	426	301	258	559
Total	394	274	668	251	186	437	257	227	484	218	208	426	301	258	559
Arquitectura															
Arquitectura	194	46	240	177	66	243	180	73	253	213	81	294	246	72	318
Total	194	46	240	177	66	243	180	73	253	213	81	294	246	72	318
Ciencias Económicas															
Contador	448	69	517	535	104	639	499	101	600	412	72	484	503	88	591
Licenciados en Economía	25	2	27	30	2	32	47	5	52	28	3	31	58	7	65
Licenciados en Administración	—	1	1	—	—	—	19	5	24	9	1	10	10	3	13
Total	473	72	545	505	106	671	565	111	676	449	76	525	571	98	669
Humanidades y Ciencias Sociales															
Humanidades	21	115	136	23	114	137	26	151	177	54	212	266	55	209	264
Ciencias Sociales	12	17	29	9	31	40	13	54	67	19	64	83	28	162	190
Idiomas Extranjeros	4	37	41	1	30	31	2	29	31	8	34	42	1	67	68
Total	37	169	206	33	175	208	41	234	275	81	310	391	84	438	522
Ingeniería															
Civil - Construcciones - Hidráulica - Geógrafo	457	6	463	458	6	464	400	9	409	300	3	303	388	8	396
Industrial	55	—	55	54	—	54	21	—	21	24	—	24	36	—	36
Electromecánica - Metalurgia - Aeronáutica	216	—	216	275	3	278	303	1	304	246	1	247	291	4	295
Química															
Química	91	2	93	96	3	99	118	2	120	91	2	93	95	3	98
Telecomunicaciones	34	2	36	43	3	46	38	—	38	45	—	45	43	—	43
Naval y Mecánica	16	—	16	9	—	9	9	—	9	2	—	2	9	—	9
Petroquímica	4	—	4	8	—	8	8	—	8	4	—	4	5	—	5
Azucarera	—	—	—	1	—	1	1	—	1	4	—	4	1	—	1
Total	873	10	883	944	15	959	898	12	910	716	6	722	868	15	883
Ciencias Exactas y Naturales															
Licenciados en Ciencias Naturales	3	6	9	1	3	4	2	2	4	2	2	4	—	—	—
Licenciados en Ciencias Físico-Matemáticas	—	1	1	—	1	1	1	1	2	—	2	2	—	—	—
Licenciados en Ciencias Biológicas	4	13	17	5	4	9	3	7	10	—	9	9	3	5	8
Licenciados en Ciencias Químicas	165	70	235	132	73	205	110	60	170	101	56	157	129	52	181
Licenciados en Ciencias Geológicas	13	1	14	17	2	19	12	2	14	22	2	24	19	7	26
Licenciados en Ciencias Meteorológicas	6	3	9	4	—	4	12	—	12	8	1	9	2	—	2
Licenciados en Ciencias Matemáticas	1	6	7	7	8	15	15	12	27	9	8	17	9	10	19
Licenciados en Ciencias Físicas	10	4	14	25	10	35	28	4	32	29	6	35	36	7	43
Licenciados en Ciencias Astronómicas	1	2	3	3	2	5	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Profesorados en Ciencias Exactas y Naturales	2	41	43	12	39	51	9	43	52	12	29	41	13	39	52
Total	205	147	352	206	142	348	192	131	323	183	115	298	213	120	333
Farmacia - Bioquímica															
Farmacia	176	213	389	162	178	340	179	234	413	160	197	357	248	299	547
Bioquímica	82	73	155	56	79	135	70	76	146	82	96	178	129	127	256
Total	258	286	544	218	257	475	249	310	559	242	293	535	377	426	803
Derecho															
Abogacía	729	185	914	773	188	961	686	208	874	613	196	809	833	216	1.049
Notariado	140	76	216	165	113	278	191	132	323	135	151	286	245	171	416
Procuración	206	40	246	249	98	347	324	121	445	268	118	386	338	131	469
Licenciados en Ciencias Políticas y Diplomáticas	7	2	9	7	6	13	10	—	10	10	7	17	5	6	11
Total	1.082	303	1.385	1.194	405	1.599	1.191	461	1.652	1.026	472	1.498	1.421	524	1.945
Total general	5.125	1.559	6.684	5.314	1.636	6.950	5.320	1.905	7.225	4.741	1.926	6.667	5.929	2.318	8.247

Fuente: Secretaría del CONADE, Sector Educación, sobre la base de información estadística especialmente requerida a las universidades nacionales

TABLA V

**LAS GRANDES UNIVERSIDADES DE AMÉRICA LATINA:
MATRÍCULA, PERSONAL DOCENTE, EGRESADOS Y DISTRIBUCIÓN DE MATRÍCULAS POR CARRERAS - AÑO 1962**

Fuentes: "Escuelas y carreras profesionales en las escuelas latinoamericanas", edición de la Unión de Universidades de América Latina.

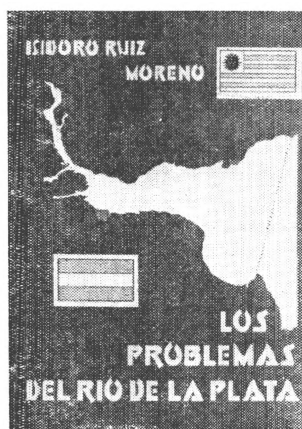
FACULTADES	Matrícula total	Personal docente	Dedicación total	Relación prof./estud.	Egresados		Matrículas por carreras en porcentajes						
					Total	% sobre las matríc.	Ciencias médicas	Ciencias agrarias	Ingeniería	Ciencias jurídico-administr.	Artes	Pedagogía	Otros
ARGENTINA: Buenos Aires	64.320	8.009	201	1 : 3,2	3.865	6,0	26,5	2,4	21,0	33,9	—	16,2	—
Córdoba	25.452	—	—	—	304	11,9	28,7	—	8,2	30,8	—	31,4	—
Litoral	14.467	1.543	77	1 : 9,3	1.007	6,9	30,4	—	9,9	31,0	3,8	24,6	—
Tucumán	7.238	395	63	1 : 18,4	262	3,5	29,2	—	2,8	26,6	—	35,3	2,6
Cuyo	5.524	395	101	1 : 13,2	225	4,0	16,0	2,6	17,5	30,2	8,7	25,0	—
MÉXICO: U. N. A. M.	46.407	6.313	188	1 : 7,3	7.842	16,8	21,9	2,7	24,5	33,9	2,9	13,7	0,4
I. Polit. Nacional	10.975	3.273	—	1 : 3,3	1.314	11,9	12,5	—	55,8	31,6	—	—	—
Nuevo León	6.393	1.164	90	1 : 5,4	1.104	17,2	21,7	1,2	30,5	31,5	1,9	12,9	—
CUBA: La Habana (1965) *	21.375	2.222	—	1 : 9,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VENEZUELA: Central	20.664	1.814	151	1 : 11,3	1.709	8,2	16,1	7,4	24,1	34,9	—	17,5	—
URUGUAY: De la Rep.	15.989	2.193	120	1 : 7,2	854	5,3	32,0	6,8	13,0	41,4	2,1	4,3	—
CHILE: De Chile	12.740	3.336	842	1 : 3,8	1.352	10,6	19,4	4,3	15,9	17,2	4,0	29,5	1,7
Tecn. del Estado	3.249	973	180	1 : 3,3	383	11,7	—	—	65,3	—	—	34,6	—
PERÚ: San Marcos	12.533	1.608	199	1 : 7,7	1.754	13,9	20,6	1,9	—	30,8	—	46,6	—
Universidad N. Ingeniería	3.343	—	—	—	967	28,9	—	—	97,7	—	—	2,3	—
PUERTO RICO	12.258	1.645	1.500	1 : 7,4	3.449	28,1	5,7	2,4	17,8	27,6	6,2	40,0	0,3
BRASIL: São Paulo	9.691	1.547	57	1 : 6,2	1.481	15,2	21,6	5,9	18,6	23,6	—	30,3	—
Federal Rio	8.550	2.145	—	1 : 3,9	1.070	12,5	17,8	—	24,5	19,4	19,0	23,1	—
Rio Grande	5.198	1.963	—	1 : 2,6	950	18,2	24,3	7,2	13,5	29,4	—	15,3	4,1
GUATEMALA: San Carlos	5.854	488	36	1 : 11,9	139	2,3	18,3	4,4	21,8	44,3	—	10,8	—
COLOMBIA: Nacional	5.400	1.585	327	1 : 3,4	845	15,6	16,2	18,7	30,9	9,0	11,3	13,5	0,4
PANAMÁ	4.461	353	29	1 : 12,6	275	6,1	16,9	1,8	12,1	27,5	—	41,2	—
COSTA RICA: Costa Rica	4.184	454	17	1 : 9,2	201	4,8	3,9	1,5	4,5	20,2	7,0	62,9	—
SANTO DOMINGO	4.084	—	—	—	938	22,9	22,1	2,3	16,9	34,0	—	6,7	—
ECUADOR: Central	3.894	436	10	1 : 8,9	341	8,7	31,0	4,7	23,7	28,7	—	11,6	0,3
BOLIVIA: San Andrés	3.561	316	12	1 : 11,2	135	3,7	28,2	—	17,6	41,5	—	12,5	0,2
PARAGUAY: Nacional Asunción ..	3.556	495	5	1 : 7,1	291	8,1	24,0	5,3	4,2	42,1	5,4	19,0	—
EL SALVADOR	1.988	352	45	1 : 5,6	226	11,3	20,1	—	23,5	33,7	—	22,7	—
HAÍTÍ: Del Estado	1.723	229	—	1 : 7,5	176	10,2	26,4	2,0	4,4	48,0	0,8	18,4	—
NICARAGUAS Nacional	1.364	176	6	1 : 7,7	75	5,4	89,1	—	8,4	24,5	—	12,0	—

* Los datos referentes a Cuba fueron sacados de "Cuba, El movimiento educativo 1965-1966", La Habana, 1966.

TABLA VI
**ENSEÑANZA SUPERIOR - ALUMNOS QUE TRABAJAN, EN LAS
 UNIVERSIDADES DE BUENOS AIRES, TUCUMÁN Y LITORAL,
 CLASIFICADOS POR FACULTAD**

RAMA DE ESTUDIO	Bs. Aires 1958	Bs. Aires 1964	Tucumán 1961	Litoral 1963
Derecho y Ciencias Sociales..	69,6 %	63,5 %	51,9 %	56 %
Medicina	45,3 „	48,5 „	30,- „	—
Farmacia y Bioquímica	50,7 „	51,2 „	30,1 „	35 „
Ingeniería	59,9 „	48,8 „	—	—
Filosofía y Letras	63,5 „	66,1 „	48,3 „	51 „
Agronomía y Veterinaria	45,8 „	31,7 „	22,8 „	—
Ciencias Económicas	83,6 „	70,7 „	65,8 „	59 „
Odontología	39,8 „	37,7 „	52,3 „	19 „
Ciencias Exactas	56,4 „	49,9 „	42,9 „	46 „
Química	—	—	—	22 „
Ciencias de la Educación ...	—	—	—	45 „
Arquitectura	60,3 „	58,3 „	42,5 „	—
Artes	—	—	37,8 „	—
<i>Totales</i>	63,9 %	57,8 %	42,7 %	46 %

Fuente: Censos universitarios.



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: \$ 5.—



Comentarios sobre los **Sistemas de Armas**

Por el capitán de corbeta
JUAN R. AYALA TORALES

En el presente artículo se resume la evolución de los Sistemas de Armas, la utilización de las técnicas asociadas (hidráulica, electromecánica, electrónica, etc.) y fundamentalmente la transformación hacia la completa automatización, partiendo del procesado de la información táctica, para llegar a la selección de los blancos y efectuar al fin el lanzamiento efectivo, fuego de artillería, etc., para batir los blancos correspondientes.

Introducción

La evolución técnica de las armas, en particular después de la segunda Guerra Mundial, ha desembocado en una concepción mucho más compleja del conjunto de medios para lograr el objetivo de destruir al enemigo.

Este concepto da origen al Sistema de Armas moderno.

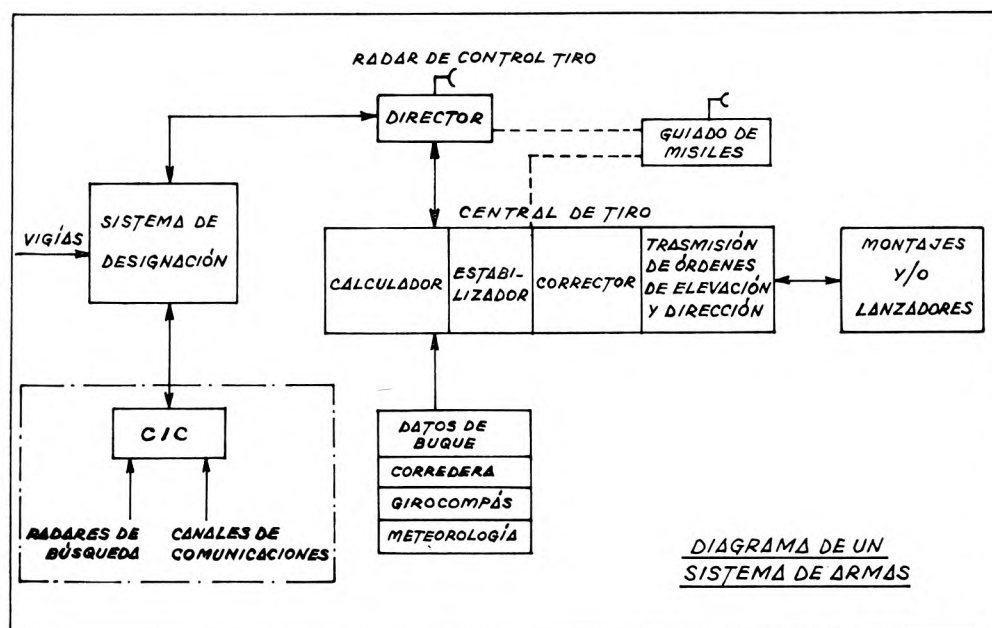
Hasta 1939, aunque la organización básica respondía a un sistema, los medios más evolucionados eran mecánicos y/o electromecánicos. Así, la detección del blanco era puramente visual, el seguimiento manual y las mesas de cálculo y correctores, mecánicos o, a lo sumo, electromecánicos, y la puntería de los montajes se hacía también mediante el seguimiento manual de indicadores.

Con el advenimiento del radar y el pasaje de los medios de cálculo analógicos, de mecánicos a electromecánicos y luego a electrónicos, el panorama se modifica y partiendo de la detección aumenta la precisión de las mediciones de los parámetros referentes al blanco y como complemento nace el C.I.C. y la clasificación de esos blancos por parte de un nuevo grupo: el de “Operaciones”, que traslada la detección y clasificación al Sistema de Armas, para efectuar el primer paso del flujo dentro del sistema: la designación del blanco.

Se perfecciona aún más y surge el diseño de servomecanismos, cada vez más elaborados y precisos, que llevan todos los sistemas de control automático de seguimiento, puntería y fuego, que encontramos en nuestros buques actuales.

Descripción general de los Sistemas de Armas y su asociación a las distintas técnicas

Si prestamos atención al esquema de la figura donde está representado el diagrama block de un Sistema de Armas convencional, podremos sacar algunas conclusiones.



Previamente a la entrada al Sistema de Armas, se cumplen tres funciones por parte de la Central de Información de Combate (C.I.C.): Exploración - Identificación - Evaluación.

Estas funciones requieren contar con radares de búsqueda y detección temprana, desde los más simples hasta aquellos con búsqueda programada, medición del ángulo de elevación, etc., con equipos electrónicos de identificación simples o automáticos, con intercomunicación con otras unidades navales, aeronavales y de Infantería de Marina (según la operación) y con información visual.

En los sistemas que tenemos actualmente en uso, estas funciones se ejecutan al margen de los Sistemas de Armas, proveyendo sólo los datos iniciales a través de la designación, que es el primer escalón de las funciones específicas de armas.

El proceso dentro del Sistema de Armas parte entonces de la Designación a un Director (el adecuado para cumplir el objetivo).

Si el objetivo es otro buque o unidades navales, el Director corresponderá a un sistema que comprenda la Artillería Naval, y si es aéreo, a la Artillería A.A., a la Batería de Misiles o a la de Cohetes, etc.

Se suceden las siguientes funciones: Designación - Adquisición - Seguimiento - Predicción - Fuego.

El director va en busca de la puntería al blanco, que puede ser visual o radar, y ejecuta la adquisición.

Esta última operación puede ser manual o automática (mediante señal de posición desde el Sistema de Designación). Abarcará equipos» y elementos mecánicos, hidráulicos, electrónicos o combinación de ellos, conformando uno de tantos servosistemas.

Adquirido el blanco comienza el seguimiento, que va desde el manual al seguimiento radar completamente automático (como en el Sistema NA9 SEA CAT), conformando nuevamente un complejo de técnicas concurrentes, mecánica, eléctrica, hidráulica y electrónica.

El seguimiento produce la generación de datos que van a la Central de Tiro, donde una estación de cálculos los transforma y opera con ellos para producir el cálculo básico de predicción en elevación y dirección, que es convenientemente corregido tomando en cuenta la movilidad del buque, con auxilio del elemento estable; y por paralaje, inclinación, erosión de los cañones, etc., a través de la cadena de correctores, para producir finalmente las órdenes de posición del cañón o lanzador, que se le transmiten.

Estos calculadores van desde los analógicos electromecánicos y electrónicos (complejo de servosistemas parciales que resuelven el sistema de ecuaciones diferenciales de la trayectoria de tiro), hasta sistemas con computadora digital más rápida y precisa, que requiere luego conversores dígito-analógicos y viceversa.

Dentro de este complejo se entiende que se superponen las técnicas electrónicas, desde las clásicas a válvulas al vacío y gaseosas, pasando por las de segunda generación, transistorizadas, y pronto seguirán las de la tercera generación, con circuitos integrados y microminiaturizados.

Así hemos llegado a orientar correctamente los montajes o lanzadores en forma continua, para hacer “fuego”.

Todo este complejo, ya sea semiautomático o automático, implica realimentaciones continuas que lo transforman en ese sistema grande de control automático que hemos denominado Sistema de Armas.

En él se entremezclan, como ya liemos dicho, distintas técnicas que obligan a contar, para su eficaz operación y mantenimiento, con ingenieros y técnicos, militares y civiles (embarcados y en las bases), que deben tener capacitación mecánica, electromecánica, electrohidráulica, electrónica y dominar cada vez más las técnicas digitales.

Como se ve, este tema de la capacitación técnica creciente del personal militar y civil es uno de los más importantes al considerar la logística que exigen los sistemas más modernos.

Sistemas de armas de último diseño

Hasta ahora hemos visto cómo se desarrolló el proceso de evolución de la computadora o calculadora inherente al Sistema de Control del Tiro y de Armas.

Ese proceso fue haciendo pasar de lo mecánico a lo electromecánico, a lo analógico electrónico y, por fin, a la técnica digital.

Mientras la técnica utilizada fue la de válvulas, el tamaño, el peso y el costo no permitieron incursionar demasiado en la aplicación a bordo más que en aquellos sistemas para los cuales eran imprescindibles los calculadores (Sistemas de Armas).

El desarrollo de las técnicas digitales de la segunda generación llevó a concebir la utilización de computadoras digitales, no sólo para Control del Tiro, sino también aplicándolas para el procesamiento de la información táctica.

El uso de computadoras digitales para el tiro, una vez encontrada la clave técnica que compensaba tamaño, peso, efectividad y costo, era relativamente sencillo pues como siempre debía resolverse un sistema de ecuaciones diferenciales, tal como lo hacían los equipos convencionales, con la gran ventaja del aumento de la velocidad de resolución y de la precisión.

Para el procesamiento de la información táctica, aún existían limitaciones, en particular de tamaño, pues se requiere una muy grande capacidad de registro y almacenamiento de datos.

Sin embargo, al desarrollarse las técnicas de la segunda generación y aparecer las de la tercera (con circuitos integrados y microminiaturizados), existe una mayor posibilidad de contar con gran capacidad de memoria (principal limitación en cualquier uso de computadoras), y aumenta la velocidad de acceso y elaboración, lo que conduce a tratar de automatizar las funciones del C.I.C.

De allí nace la nueva concepción de diseño del Sistema Total de Ataque, al que concurren el tratamiento y procesamiento de la información táctica, por un lado, y el Sistema de Armas, por el otro.

¿Se justifica disponer de una computadora para el proceso de la información y de otra distinta para integrar el Sistema de Armas?

Uno de los proyectos de las fragatas Tipo 42 tenía esa alternativa, pero siendo equipos extremadamente caros y que para uso como material de guerra deben tener duplicado o alternativas para caso de averías, privó el concepto actual de disponer de dos computadoras, pero teniendo entremezcladas las funciones dentro de cada una. Esto permite, en caso de averías en una, seguir procesando información y

controlando las armas (con algunas pequeñas limitaciones) con la que quede en servicio.

Así funcionando ambas, las posibilidades de su utilización se multiplican y hacen al conjunto extremadamente eficiente.

Se ha logrado, así, también la automatización del C.I.C., con lo que ahora las funciones que estaban divididas quedan concatenadas: Detección - Identificación - Evaluación - Designación - Adquisición - Seguimiento - Predicción - Acción ofensiva.

Coordinación de los sistemas y las funciones

La utilización conjunta de las computadoras para ambas funciones, procesado de la información operativa y cálculo de las trayectorias de las distintas armas (artillería y misiles, torpedos, etc.), impone una estricta y ágil coordinación entre los dos campos de utilización, sobre todo en cierta zona, intrínseca de la computadora.

Esta coordinación es fundamental en la puesta a punto del Sistema de Armas, por un lado, la del Sistema de Información por otro, y el intercambio entre ambos.

Por tratarse de áreas con otro sinnúmero de problemas y material complejo, diferenciado y que responde a distintas técnicas, por una parte, y que por otra, persiguen tradicionalmente fines distintos (el uno la acción ofensiva concreta y el otro las comunicaciones y el tratamiento de la información táctica), no debe pensarse en concentrar ambas áreas en una sola.

Dentro del clásico Sistema de Armas está el dominio de los sistemas hidráulicos, electrohidráulicos y eléctricos, para dar movimiento a torres y lanzadores, para ascensores y sistemas de carga automáticos; el dominio de la munición, polvorines, espoletas, polígonos de experiencias; el dominio de los sistemas de Control Automático y sus sistemas telemétricos, radar y ópticos; el dominio de las computadoras analógicas y digitales, que elaboran el seguimiento automático y generan las órdenes de posición de orientación y elevación, graduaciones de espoletas, angulado de giróscopos, secuencias de fuego, etc., y los correspondientes conversores; el dominio de cada arma propiamente dicha (cañón, minas, torpedos); el dominio de los misiles, cada vez más elaborados y complejos, y el dominio de la comunión, interconexión y funcionamiento eficiente del complejo anteriormente enunciado.

Dentro del Sistema de Operaciones entra el material para la exploración, detección e identificación (radares normales, sonares normales, IFF), los equipos de contramedidas electrónicas, los sistemas de comunicaciones y ligazón de información táctica, etc.

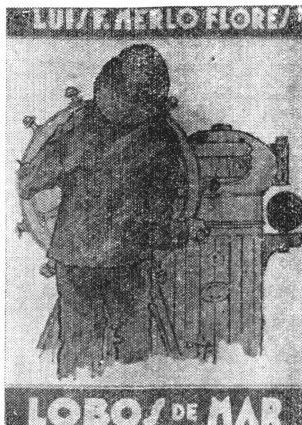
Ambas áreas tienen en común: *a)* la técnica electrónica.

Con la automatización del C.I.C. en algunos buques, también aparece en común: *b)* El trabajo con computadora digital.

En lo referente a la electrónica, es ésta una técnica concurrente en todos los dominios, en todos los sistemas navales, aéreos, o terrestres, militares o civiles, y en todos los diseños modernos de cualquier aplicación.

En lo referente al uso de las computadoras, tenemos una subárea común a las dos áreas grandes. Es allí donde se hacen imprescindibles el trabajo de equipo, y la meditada y eficiente coordinación.

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: \$ 4,50

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 para la Investigación de los Problemas del Mar

Por el capitán de corbeta
ROBERTO ÁNGEL VARELA

Con el presente artículo se pretende hacer conocer al Instituto para la Investigación de los Problemas del Mar y poner de manifiesto, entre otras cosas, que la Universidad Provincial de Mar del Plata, integrada al medio, es consciente de que debe crearse una conciencia marítima. No importa si, por el momento, no tiene grandes posibilidades económicas. Bástale contar con una adecuada información, voluntad, intelecto e imaginación.

El 8 de agosto de 1969 fue creado por la Universidad Provincial de Mar del Plata, el Instituto para la Investigación de los Problemas del Mar.

a) Principales antecedentes que motivaron su creación

1. La necesidad de crear una conciencia marítima, a fin de que se comprendan y entiendan los beneficios que pueden obtenerse de su efectiva posesión, ya que es curioso comprobar que nuestra población, con herencia greco-romana, latina, española, etc., ha heredado tantas virtudes de esos pueblos menos la conciencia marítima, que todos ellos han tenido y tienen en grado superlativo; como bien se expone en la resolución de Rectorado n° 760/69, de su creación.
2. La obligada necesidad de considerar con mucha atención los problemas relativos al mar argentino, por cuanto la Universidad Provincial se desenvuelve en una comunidad y región en que su influencia tiene características bien definidas.
3. Ubicación. La Universidad se encuentra en la ciudad marítima más importante del país y en la *capital marítima de los argentinos*, como se la llama en algunas oportunidades. Ella es asiento no sólo del Instituto de Biología Marina, el más importante de Sudamérica, y del Instituto Nacional de Investigaciones y Desarrollo Pesquero, sino también de nuestra segunda base naval.
4. El hecho de que Mar del Plata es el principal puerto pesquero de mar y uno de los diez más importantes del mundo, desde donde operan más de 70 pesqueros de altura, 45 de media altura y 180 lanchas de pesca costera. Ingresan por él más del 90 % de la producción pesquera del país, unas 180.000 toneladas, y para el año 1975, en el que se prevé oficialmente una expansión, se llegaría a las 500.000 toneladas.

La futura reactivación de su puerto de ultramar, donde el Estado invertirá hasta 1975 dos mil millones de pesos moneda nacional en obras de apoyo a las actividades pesqueras, operaciones de cargas generales, combustibles y cereales; habilitación para que operen buques de hasta 30 pies de calado; obras para aquietar las aguas interiores; incremento de la capacidad de almacenamiento de cargas y la velocidad de embarque, etcétera.

5. La circunstancia de que en la zona se encuentra la gran mayoría de las industrias del pescado.

b) Antecedentes jurídicos en que se basa su creación

1. *Ley universitaria nacional, N° 17.245.*

- 1.1. El artículo 3°, inciso g), obliga a estudiar los problemas de la comunidad donde ejerce su influencia.
- 1.2. El artículo 4° expresa que la acción de las universidades debe desarrollarse con auténtico sentido social al servicio de los intereses fundamentales de la Nación. Para ello, entre otras cosas, debe atender a las necesidades generales y regionales del país, en estrecha vinculación con la realidad de su medio.

2. *Ley de la Nación N° 17.778.*

En su artículo 6° establece que las universidades provinciales cumplirán los artículos 3° y 4° de la ley 17.245. Sin perjuicio de ello, podrán fijar las finalidades y funciones que se justifiquen por las circunstancias particulares de su función y en especial deberán atender a los requerimientos de la región.

3. *Ley orgánica de la Universidad Provincial de Mar del Plata, N° 7.463 del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires.*

- 3.1. El artículo 2°, inciso b), entre las funciones que le asigna incluye la de adaptarse a las características de la región y velar por sus necesidades culturales y científicas.
- 3.2. En el artículo 2°, inciso c), se le asigna la misión de asesorar y cooperar en la investigación de los problemas regionales, por propia iniciativa o apoyando las de origen oficial o privado, aportando soluciones adecuadas.
- 3.3. El artículo 3°, inciso d), le asigna la función de formular y desarrollar planes de investigación, educación o extensión universitaria.

c) Misión del Instituto (decreto 4.608)

Realizar estudios e investigaciones científicas, a fin de propender a un conocimiento integral de las posibilidades de utilización y explotación del mar.

d) Funciones

1. Estudiar aspectos políticos, económicos, psicosociales y militares de los problemas del mar.
2. Dictar ciclos de conferencias y cursos sobre investigaciones realizadas en la Argentina o en el exterior.
3. Complementar el quehacer de otras organizaciones e instituciones que persigan el mismo fin, aportando experiencia sobre trabajos realizados.
4. Analizar problemas específicos que se plantean para satisfacer las necesidades zonales de las pesquerías e industrias pesqueras.
5. Coordinar la acción a desarrollar con la Armada Nacional a través de la base naval Mar del Plata, y con la Secretaría de Agricultura y Ganadería de la Nación a través de la Estación de Biología Marina y Tecnología Pesquera de Mar del Plata.
6. Contribuir a los fines de la organización de ayuda a la alimentación.

e) Dirección

Desde su creación, es su director el señor capitán de navío I.M. (RE) Jorge C. Etchegarav Leroux.

f) Trabajos encarados

1. *Proyecto MAR-UNO.*

Es una investigación tendiente a determinar la existencia o no de recursos humanos aptos para atender una expansión de la industria pesquera. Dicho proyecto tiene las siguientes etapas:

- 1.1. Población pesquera.
- 1.2. Población no pesquera.
- 1.3. Sector empleador de pesquerías e industrias conexas.

La investigación comprenderá los tres campos de actividades fundamentales: *Individuo, Familia, Sociedad.*

2. *Proyecto MAR-DOS.*

Comprende: *Educación - Investigación*, referente a dos temas fun-

damentalmente importantes para el desarrollo de nuestra industria pesquera.

Ellos son: la formación de investigadores y la investigación en sí, de los aspectos económicos y tecnológicos referentes a una adecuada utilización de la materia prima que provee el mar argentino.

3. *Proyecto MAR-TRES.*

Se refiere al estudio e investigación del riego para cultivo con agua de mar, empleando energía eólica y macrosistis patagónica como abono directo.

g) Consideraciones generales del autor

Es interesante y constructivo que esta joven Universidad, que acaba de cumplir recientemente diez años de vida, haya encarado contribuir a la creación de la *conciencia marítima* que permitirá, con el transcurso del tiempo, que nuestros *intereses marítimos* se confundan con nuestra historia, y al constituir deseos permanentes de nuestro pueblo y gobierno se transformen en *intereses nacionales*.

Con escasos medios económicos, comparada con otras universidades que disponen de mayores presupuestos para realizar investigaciones que requieren el empleo de equipos costosos e insumen altas sumas de dinero, y consciente de que no debe descuidar el tema, está procediendo a realizar aquellas investigaciones donde, contando con una adecuada información, basta con *voluntad, intelecto e imaginación* para hacer estudios y sacar conclusiones de valor.

Su función de estudiar las cuatro fuerzas componentes del *potencial nacional* (aspectos políticos, económicos, psicosociales y militares) aplicados al mar argentino, le da lugar a innumerables investigaciones, causa por la que consideramos que con la creación del *Instituto para la Investigación de los Problemas del Mar* la Universidad Provincial de Mar del Plata ha puesto la piedra fundamental de la *Universidad del Mar de la República Argentina*.



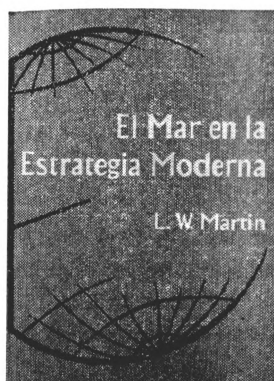
EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA

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: \$ 5,70

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 «Nueva Concepción del Derecho» y la Economía Política

Por el capitán de fragata abogado
ÁLVARO GÓMEZ VILLAFANE

El autor de este artículo, que se funda en los principios de su trabajo sobre la “Nueva Concepción del Derecho”, entiende que podrá ser de utilidad a los lectores al interesarlos en obras de mayor enjundia.

Sostiene con énfasis que, si bien es cierto que la naturaleza brinda a todos sus riquezas, también lo es que la real riqueza no está en el suelo, sino en la capacidad y previsión del pueblo.

Introducción

En la *Nueva Concepción del Derecho* sostuvimos que el “derecho” es algo impredicable, contiene el plexo de necesidades que el ser requiere para vivir, que lo impulsan a asociarse con sus semejantes, y está regido por la ley natural.

Que la unidad del sistema cósmico o de la naturaleza se mantiene a instancias de dicha ley natural, en tanto que el ordenamiento social se rige por leyes creadas por el hombre, que para ser legítimas deben proteger esas necesidades o sea el derecho, y a este efecto toda ley cuenta con el remedio de la sanción o castigo para el caso de infracción, posibilitando así una convivencia organizada a imagen del orden natural.

Que las cosas son las que sirven a las necesidades conforme a su destino. Y que por este uso se reduce la ambigüedad de la conducta del hombre, tornándolo más civilizado.

Que por *política* entendíamos la ciencia o arte de gobernar. Y que en el gobierno se debía gobernar y no aprender a hacer política, la que debe suponerse conocida sin dar lugar a improvisaciones. Todo con la finalidad del bien común o general.

Concepto de la economía

Con las premisas precedentes, entendemos por *economía* la ciencia y técnica de extraer, transformar, producir, intercambiar, acumular, consumir y prever cosas destinadas a llenar necesidades humanas. Y por *economía política* la aplicación de la política —o sea el mejor desarrollo y previsión— a la economía.

Las cosas pueden ser naturales, alimenticias, suntuarias, sanitarias, mobiliarias, inmobiliarias, de vestir, vivienda, etc. y también espirituales o inmateriales. El problema consiste en la mejor forma de su uso y distribución.

Podríamos aceptar que el hombre, de maravillosa formación, ha sido creado por la naturaleza para predicar de sí misma. Y en cambio, como a todo ser, le brinda lo que necesita para vivir: aire, luz, agua, tierra, ríos, océanos, lagos, montañas, etc., que encierran riquezas incalculables, al par de dotarlo de los medios físicos e intelectivos que necesita para extraerlas, transformarlas y consumirlas.

Para precisar conceptos, tomemos el ejemplo de la unidad económica de nuestro propio organismo: consume energía en la medida de cada esfuerzo, la que necesita reponer a fin de mantener cierto equilibrio que, de romperse, le acarrearía la muerte. Ese equilibrio representaría la estabilidad económica que el ser necesita para vivir, fijada por el orden natural, que no toma en cuenta las subjetividades, defectos, errores, pasiones, virtudes, etc., como sucede en el orden humano, y que la distorsionan.

El orden natural de las cosas exige una norma de conducta, si la persona quiere mantener la vida. Y dentro de esa imagen deben estudiarse los factores que intervienen e integrarlos con el hecho del hombre que, una vez determinados, los aplica en la distribución de la riqueza que proporcione estabilidad, la que se valora debidamente en los períodos de escasez.

Según nuestra posición, la *tierra* sería el factor natural, y los hechos del hombre serían el *trabajo*, la *producción*, el *crédito*, el *cambio*, el *consumo* y la *previsión*. Los tres primeros, referentes a la economía, y los restantes pertenecientes a la economía política. Deben institucionalizarse en leyes claras y concretas, con la debida protección contra los intereses parciales o particulares, ante las subjetividades de que hablamos, so pena de caer en el caos económico. Aunque en muy apretada síntesis, daremos a continuación nuestro concepto sobre cada uno de esos factores.

La tierra

Este factor natural de la economía comprende todas las riquezas que la naturaleza encierra en el suelo, subsuelo, atmósfera, montañas, aguas, etcétera, que deben estudiarse y clasificarse según los atributos físicos de cada región —topografía, clima, irrigación, caminos, cultivos, energía, etcétera— con todo detalle, describiendo los medios de utilización, como también señalando las que se hallen en explotación, para luego empadronarlas convenientemente y mantener la lista al día por medio de censos periódicos y obligatorios.

Con dichos padrones a la vista y censada a su vez la población, sólo entonces nos hallaríamos en condiciones de estimar con algún acierto la potencialidad económica de un país en relación con sus habitantes, tarea

que debiera hacerse por lo menos cada cinco años. Es evidente que para ello deberá contarse con un organismo idóneo, ejecutivo, de asesoramiento y control, que respalde a su vez al poder administrador, y que impida, tal como cualquier institución del país refrendada por la ley, todo mal manejo de parte del ente gubernamental.

El ocultamiento o la desidia de hacer tales cosas conspira contra las necesidades de la comunidad, al dejar librada su economía a fluctuaciones especulativas a través de las cuales el más osado, poderoso, intruso o especulador, escudado en formulaciones míticas, impone su voluntad, defraudando la confianza pública. Y con esta desorientación, atropellando a la ley, contribuye a la explotación del hombre por el hombre, que las más de las veces conduce al caos social.

Las riquezas deben explotarse y distribuirse conciliando los intereses individuales con los de la colectividad, bajo el respaldo de la ley, por la certera acción del organismo que en su ejercicio demuestre capacidad, jerarquía y sentido de justicia.

Nos declaramos partidarios del impuesto único sobre la tierra, por ser ésta el tronco generador de las riquezas y por simplicidad del régimen tributario. En estas condiciones, las industrias que se desprendan de sus ramas podrán desenvolverse libremente de acuerdo con la ley de la oferta y la demanda, según las necesidades reales, y sin seguir intereses exclusivos o personales.

El trabajo

Este factor de la economía, que significa movimiento, esfuerzo, actividad, consumo de energías, vida, es una necesidad esencial que integra el plexo del derecho, y que el artículo 14 de la Constitución Nacional protege. Se lo debe institucionalizar por medio de leyes claras y precisas, ya que sin él la economía carecería de sentido.

La legislación debe estimularlo, como necesidad esencial humana, otorgando al sujeto del mismo, el trabajador, el lugar que merece en la sociedad, en relación con su rendimiento y aptitudes físicas e intelectuales. Ha de garantizársele, sin eufemismos ni sortilegios, un salario real digno, que pueda solventar sus necesidades y las de su familia, con la ayuda invisible de las obras sociales de previsión, fomentando el ahorro con una escala de valores que lo defienda de las fluctuaciones monetarias.

No se debe confundir el *trabajo*, institución permanente del país, con la persona que lo ejecuta. Las leyes han de hacer la pertinente diferencia, estimulando al genuino trabajador y castigando a los que se sirven de esa necesidad esencial, en una forma u otra, para satisfacer intereses espúeos, inconfesables, con daño a la comunidad.

Si el organismo de aplicación de leyes idóneas procede con igualdad o justicia, los conflictos laborales irán disminuyendo. Interesa el trabajo *neto*, que contribuya a la satisfacción de necesidades, y no el *potencial*, que pueda o no hacer el trabajador, y que nada produce. El salario debe surgir del trabajo neto, y en estas condiciones, a mayor trabajo se podrá exigir mayor salario.

Dijimos que el ser en potencia representa una institución económica que se manifiesta en la lucha por la vida, trabajando. Éste es el problema de todos y debe ser para todos, mancomunando intereses, con la finalidad de que el trabajo adquiera la jerarquía y dignidad que merece como un factor de la economía, dando la protección necesaria al trabajador y estimulando el trabajo neto.

La producción

Entendemos por producción la acción y efecto de producir. Con el trabajo se producen cosas; trabajo y producción son factores de la economía que se integran, destinados a obtener cosas para llenar necesidades humanas.

La naturaleza nada hace inútilmente, siempre lleva una finalidad, empleando el camino más corto o más económico y logrando el máximo resultado con el mínimo esfuerzo. Ésta es la orientación dogmática que, a nuestro criterio, debe seguir la economía.

Los factores económicos surgen del orden natural de las cosas, y a los mismos no se les debe oponer restricciones caprichosas o particulares, sino permitirles el libre juego que asegura eficacia y rendimiento. Hay que imitar a la naturaleza, que es armonía y seguridad, a efectos de que el trabajo y la producción se integren adecuadamente para llenar las necesidades reales.

Conviene diferenciar el factor *tierra*, que es el tronco generador de las riquezas, del *industrialismo*, que modifica o transforma la materia prima que se extrae de la primera para fabricar o hacer cosas. En el primero priva la economía y en el segundo la economía política.

Queremos dar por aceptado que la tierra, el trabajo y la producción son factores esenciales o fundamentales de la economía, destinados a satisfacer necesidades humanas, del rico o del pobre, ante el hecho de que por igual ambos desean conservar la vida. Por lo que dichos factores no pueden seguir otra ideología que la de la ley natural, de lo que es fácil inferir que deben crearse las leyes que los protejan, a la imagen de aquélla, con lo cual se podrá lograr una economía estabilizada.

El crédito

El crédito es el otro factor de la economía, y es su misión la de impulsar el trabajo y la producción, motivando así la evolución económica.

Etimológicamente, el vocablo *crédito* viene del latín *credere*, que significa “creer, tener fe”. En economía, sería la disposición positiva a favor de cualquier título, respecto de un hecho evidente y que lleva el compromiso del que lo recibe a hacer una cosa determinada.

El crédito reconoce una realidad presente, tangible, por acción de un compromiso contraído según la percepción de nuestros sentidos, y que debe cumplirse. Ese compromiso puede o no ser justificado, pero debe ajustarse a una regla de conducta, o bien transformarse en hábito. De allí la necesidad imperiosa del crédito o de la confianza como factor impulsor de la economía, que debe institucionalizarse, con la garantía del trabajo y la producción.

En economía el crédito no ha de guardar una relación unilateral sino integral como un algo supuesto y necesario, sin servir a intereses usurarios o inconfesables. Una conveniente legislación debe destacar el crédito como un factor esencial de la economía, con la finalidad del bien común o general.

En nuestro concepto, el capital surge del ahorro, y no es un factor de la economía en sí, sino del juego de intereses personales o especulativos que deben ser estudiados aisladamente para evitar un impacto nocivo en la economía, ya que el capital no tiene patria y acude adonde puede obtener más ganancias. Hay que enlazar al capital para no dejarlo salir tan fácilmente.

Las relaciones que impone el crédito son de distinta naturaleza, sea por razones del trabajo, de la producción, o de la colocación de los productos, incluyendo las subjetivas. Abarcan un conjunto de situaciones ligadas entre sí, interdependientes, cuya misión es la de impulsar a la economía, cualquiera sea el sistema que se considere. Sin la confianza que debe inspirar y protegido por la ley, el crédito caerá en manos especulativas, con el consecuente deterioro de la economía.

Con la institucionalización de los factores de la economía, según sus propias necesidades, se podrá confrontar válidamente con otras economías y aplicar en la conciliación de intereses la economía política adecuada; y ello sin llegar a matar a la *gallina de los huevos de oro*.

Es claro que en el juego de las relaciones económicas con otros países, cuando sus reglas no se conocen o interfieren el libre y natural desarrollo, no podrá existir integración alguna, y siempre estaremos expuestos a claudicar y a que se nos tome por *idiotas útiles*.

Concepto de la economía política

Dijimos que entendíamos por economía política “la aplicación de la política, o sea el mejor desarrollo y previsión, a la economía”, siendo sus factores naturales el cambio, el consumo y la previsión, con la finalidad de satisfacer necesidades humanas.

Esas necesidades no deben ser factores de especulación, sino de solución para la economía política. De allí la necesidad de institucionalizarlos en leyes sabias, dando libre paso a la oferta y a la demanda, con países de economías complementarias y que se sientan obligados al cambio, sin tapujos ni sorpresas.

Entendemos por ley fundamental de la economía política, a imagen del orden natural, la que asegure satisfacer necesidades con la mayor economía y el mínimo esfuerzo. De ello se podrá concluir que toda barrera artificial o proteccionista que se oponga al mutuo juego de las fuerzas productoras, o por causas similares sea contraria al curso natural de las cosas, será el origen o el motivo de la costumbre de echarle la culpa a los “malos tiempos”.

El aumento del poder del trabajo será la solución más viable para extirpar la miseria y el temor a la misma, puesto que el salario no sale del capital sino del producto del trabajo por el cual se paga.

Veamos ahora los factores naturales de la economía política.

El cambio

El dinero es el medio general del cambio. El cambio se relaciona con el consumo, y debe hacerse de modo tal que el excedente de un país se compense con lo que le falte a otro, bajo un clima de libertad y conciliación de intereses mutuos.

La autosuficiencia es una condición negativa del cambio, ya que no existe economía alguna que se baste a sí misma. Entendemos por libre cambio lo que hace a un país concretarse en la producción de lo que esté más capacitado para producir. El proteccionismo acarrea, casi siempre, las represalias y guerra de tarifas.

El régimen del comercio internacional o cambio, debe seguir a las necesidades reales, consultando las exigencias y medios de producción y consumo, con la debida previsión.

No entraremos en la infinita gama de sistemas o doctrinas que sé salen del orden natural de las cosas y que, en último análisis, hacen del cambio un juego de intereses especulativos, valiéndose de la cotización de la moneda, de valor relativo y sujeta a sorpresas que desvirtúan, lamentablemente, el proceso natural económico. Es claro que

todo país debe hallarse preparado con el fundamento del propio valor económico, para contrarrestar esos altibajos consolidando su economía, so pena de quedar atado a esa marea especulativa que lleva el germen de la destrucción.

Si un mal gobierno roba al trabajador el ahorro que pueda acumular; si leyes arbitrarias o antieconómicas restan el capital con el cual el productor podría aumentar su producción para entregar toda esa suma a los intermediarios o a quienes no son sino parásitos de la actividad productora, no hay duda alguna que en ese caso no actuarán los factores de la economía y, por ende, la real eficacia de la política económica será función exclusiva del mal gobierno.

El consumo

Entendemos por consumo, como factor de la economía política, el uso o aplicación que se dé a las cosas para satisfacer necesidades humanas. El consumo representa, así, la etapa final del proceso económico, por lo que el poder de consumo vendría a ser como la medida del poder de producción.

El ahorro implica abstinencia en el consumo, o sea el acto de satisfacer necesidades consumiendo menos de lo que se dispone, e ir acumulando el sobrante.

De hallarse el equilibrio entre la producción y el consumo, el juego de la oferta y la demanda sería perfecto. Pero ello no se cumple a causa de la mala distribución de la riqueza, lo que da cabida a fluctuaciones muchas veces violentas, por lo que debe hacerse el pertinente estudio a fin de evitar su repetición y no estarse quietos, echándole la culpa a los ciclos económicos.

Veamos un ejemplo de mala distribución de la riqueza: Si la mayor parte de los beneficios es retenida por los empresarios y los capitalistas, quedando en cambio una pequeña fracción para los asalariados, los primeros no podrán consumirla íntegramente. Ahorrarán una parte y la destinarán para agrandar la empresa y acrecentar su producción, la que no podrá ser absorbida por los asalariados, que constituyen la gran masa, por su falta de poder adquisitivo. En estas condiciones fallará el mercado, y los empresarios se verán obligados a forzar la venta disminuyendo los precios, lo que ocasionará la quiebra de los más débiles y se entrará en el proceso llamado de *depresión*. Es indudable que éste es un tema muy interesante, y dejamos a los lectores la inquietud de hallar las variantes que trae todo razonamiento lógico.

La política fiscal respecto a recursos, gastos, trabajos públicos, deuda pública, incide decisivamente en la actividad económica o político-económica. Ella debe ser manejada con sumo cuidado, ya que su mi-

sión esencial es, a nuestro criterio, la de desviar los efectos nocivos de las fluctuaciones de que hablamos, puesto que en caso contrario y como es evidente, contribuiría a ahondar el desequilibrio entre la producción y el consumo.

La previsión

Siendo el *consumo* la etapa final del proceso económico, va de suyo que el mismo debe ser conocido, a fin de prever lo pertinente para que las necesidades puedan satisfacerse, aun en los momentos de escasez, puesto que en el modo de consumir se hallará el modo de ahorrar parte de lo que se produce, constituyendo así la previsión un factor de la economía política.

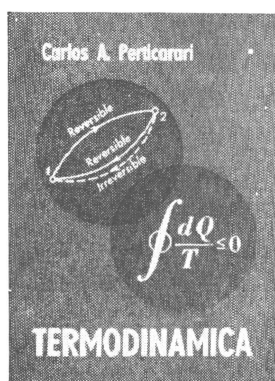
Consideramos que el *ahorro* es lo que da origen al capital, como consecuencia del producto del trabajo. Con el ahorro se aumentará el capital, con el cual se podrá aumentar la producción, de acuerdo con las necesidades humanas.

En suma, el factor *previsión* constituye en economía política, a nuestro entender, lo que corresponde hacer para la protección debida de los factores de la economía, impulsando el ahorro y manteniendo el equilibrio entre la producción y el consumo, a fin de que las necesidades humanas puedan satisfacerse en todo momento.

Damos fin a este trabajo, fundado en principios de la “Nueva Concepción del Derecho”, entendiendo que podrá ser de alguna utilidad a los lectores interesándolos en obras de mayor enjundia. Pero sostenemos, con énfasis, que si bien es cierto que la naturaleza brinda a todos sus riquezas, también es cierto que la real riqueza no está en el suelo sino en la capacidad y previsión del pueblo.

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

**LA
EXTRAORDINARIA
VIDA
DEL
COMANDANTE**



PIEDRA BUENA

Por JUAN CARLOS MORENO

Cuando el perito Francisco P. Moreno hizo un viaje por el Sur en compañía del comandante Luis Piedra Buena, quedó admirado de su talla moral, y predijo: “Algún día se escribirá la biografía de este bravo y modesto compatriota”.

Son varios los marinos y civiles que han escrito bellas páginas acerca de la vida del ilustre navegante argentino, entre ellos José Juan Biedma, Francisco R. Yaben, Armando Braun Menéndez, Héctor R. Ratto, Ramón Lista, Teodoro Caillet-Bois y Carlos V. Moyano. El Boletín del Centro Naval ha recogido asimismo algunos excelentes artículos. A nuestro juicio, la obra más completa y documentada es la escrita por el Padre Raúl A. Entraigas: *Piedra Buena, caballero del mar*.

Juan Papini, autor de *Dante vivo*, decía que nadie podía interpretar mejor la vida de Dante Alighieri que un florentino. Del mismo modo sostenemos que la biografía de un rionegrino sólo podía escribirla con mejores títulos otro rionegrino. Tanto Piedra Buena como Entraigas nacieron en Río Negro y ambos tuvieron su mejor escenario en los vastos territorios de la zona austral argentina.

Piedra Buena vio la luz del mundo en Carmen de Patagones, el 24 de agosto de 1833. Desde muy niño se manifestó en él una fuerte vocación por la vida marinera. A los 9 años viajó a Norteamérica en compañía de James Harris, y permaneció allá cinco años estudiando las artes náuticas. Lo seducían las tareas de a bordo, como grumete o marinero.

Su mayor aspiración era poseer una embarcación, y tenía 14 años cuando, con un dinero que le dio su padre, construyó un cúter.

Primer piloto en la Antártida

En 1847 se embarcó en el pailebote «Davison», barco ballenero, capitaneado por W. H. Smiley, “una de los pilotos más experimentados de la marina de los Estados Unidos”, según el capitán de fragata Cán-

dido C. Eyroa. Fue ése su primer viaje a la zona austral. Al año siguiente el barco fondeaba en las islas Malvinas, para reabastecerse de agua y víveres. De allí partió hacia el cabo de Hornos, “al que ponía como punto de partida para orientar su proa al Sudoeste, sin destino fijo”. En agosto de 1848 “se aguantaba al paio en el grado 68° de latitud Sur”. Piedra Buena tenía 15 años cuando sobrepasaba la punta septentrional de la Tierra de San Martín. Fue el primer argentino, pues, que surcó nuestra Antártida.

En 1852 el capitán del «Davison» asciende a Piedra Buena a primer oficial. Ese año embarcan ganado ovino con destino a las islas Malvinas, pues ya había en aquellos años tráfico entre la Patagonia y el archipiélago, comercio al que más tarde puso coto el gobierno británico. Piedra Buena recorrió la Patagonia, Tierra del Fuego, Chiloé y los canales fueguinos, y gustaba de obsequiar a los caciques yaganes banderas argentinas.

En una expedición a la Antártida se extravió entre las islas cercanas a la Tierra de San Martín, y su ballenero quedó aprisionado entre los hielos. Un mes transcurrió en aquellas glaciales soledades, pasando penurias, alimentándose con carne de foca y aves marinas. Con la llegada de la primavera pudo librarse del bloqueo de hielo.

A los 21 años, Piedra Buena, ya avezado marino, se hace cargo del buque «San Martín» y viaja a Nueva York. Ingresa en una escuela de marina y se habilita en tal forma, dice el capitán Eyroa, que “como mecánico entendía desde el arreglo de la diminuta rueda de un reloj hasta el más pesado trabajo de forja. Como carpintero, entre los muchos trabajos que ha ejecutado, descuella la construcción del cúter «Luisito», que emprendió en una de las desiertas playas de la Isla de los Estados con los restos de su «Espora». Y entre las obras delicadas que hizo hemos conocido un pantógrafo de su invención, que regaló al explorador Musters”.

Cuatro años después recibió el diploma de piloto, que lo acreditaba como técnico en la ciencia náutica. Según el capitán Héctor R. Ratto, el comandante Piedra Buena “fue acaso el primer navegante argentino de su tiempo con patente de piloto”.

Posteriormente viajó en la corbeta norteamericana «Merriman», como primer oficial, y recorrió los puertos de Cuba, México, Santo Domingo, Puerto Rico y Haití. En 1858 regresó a Carmen de Patagones.

Rescatador de náufragos

A partir de entonces, se dedica a servir a su patria en una intensa actividad marítima. Uno de los hombres de mar que intervino en el

mayor número de salvatajes de náufragos fue el comandante Piedra Buena. Aquí su abnegación se manifestó en forma extraordinaria.

En 1849, a su arribo a la isla de los Estados, en caza de anfibios, la Providencia le depara la oportunidad de rescatar a los 24 náufragos del «Nancy», que había encallado en los arrecifes de la costa oriental.

El mismo año acude en socorro de los siete misioneros ingleses, entre ellos el pastor Alian Gardiner, naufragados en la isla Navarino. Desgraciadamente habían fallecido ya, y les dio cristiana sepultura.

En 1857 rescata a 42 náufragos de la ballenera norteamericana «Dauphin». Fue una proeza notable. Había enviado a siete hombres suyos en una lancha, pero ésta se estrelló contra las rocas y zozobró. Viendo en peligro a su gente, Piedra Buena deja el timón de la «Manuelita», y embarcándose en otro bote con dos marineros, después de luchar desesperadamente, recoge a los siete hombres, e inmediatamente se dedica al salvataje de los norteamericanos.

En 1860, otra vez en la isla de los Estados (cuyo estrecho de Le Maire tiene fama de cementerio de barcos), corre en ayuda de los náufragos del bergantín «Talher», en la costa de la isla Año Nuevo. Exponiendo su vida, logra salvar a los náufragos y evita el saqueo que se proponían dos buques piratas que estaban al acecho.

En 1873, con su «Luisito», recoge a seis náufragos del bergantín inglés «Eagle», medio muertos de frío, y los conduce a Punta Arenas. “El comandante del «Eagle», postrado de rodillas, con los ojos velados por las lágrimas, rogó a Piedra Buena que le permitiera besarle las manos”.

En 1874, en el mismo «Luisito», recoge en Bahía Falsa, Tierra del Fuego, a 21 náufragos del bergantín alemán «Doctor Hansen», que había hecho trizas. Poco después, llega al Ministerio de Guerra y Marina una conceptuosa nota de agradecimiento enviada por el ministro de la legación alemana en Buenos Aires.

En 1881 naufraga en Quequén la ballenera «Anita». Piedra Buena rescata a la tripulación, repara la embarcación y la bota al agua. Allí enseñó a sus alumnos su táctica para rescatar náufragos.

El 5 de octubre de 1877 recoge a tiempo a los 22 náufragos de la nave inglesa incendiada «Anna Richmond».

Defensor de la soberanía argentina

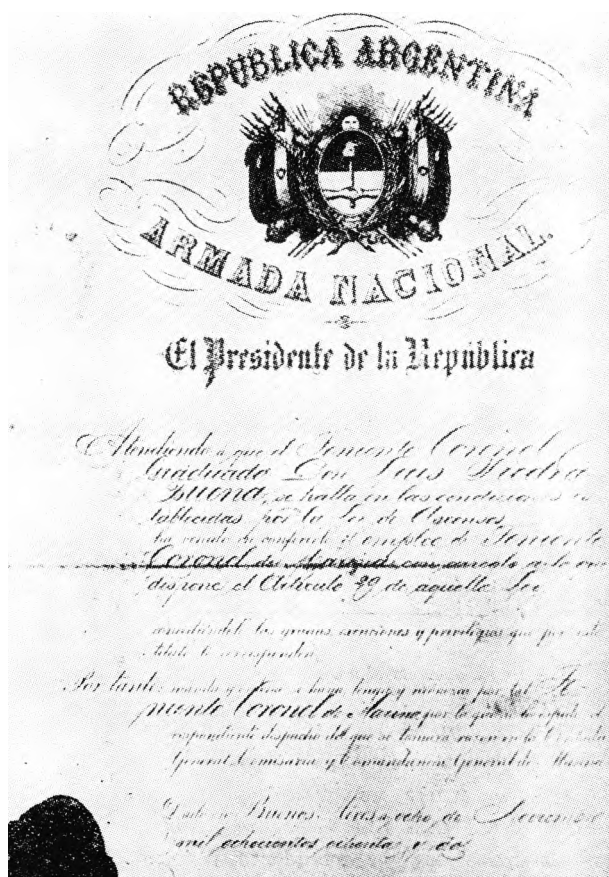
En su afán por afirmar los derechos argentinos en las tierras australes, el comandante Luis Piedra Buena remonta en 1859 el río Santa Cruz, llega a una isla que bautiza con el nombre de Pavón, que consti-

tuye desde entonces como una fortaleza, desde donde defendía el suelo patagónico contra las numerosas incursiones que hacían fuerzas chilenas para apoderarse de la región. Allí se izó por primera vez la bandera argentina, ante la mirada azorada de los tehuelches.

Entre 1862 y 1863 exploró e hizo relevamientos en el estrecho de Magallanes y los canales Beagle, San Gabriel, Cockburn y Santa Bárbara; otro tanto hizo en el archipiélago del Cabo de Hornos y las islas Hermite y Wollaston. En un acantilado del Cabo de Hornos dejó grabada esta inscripción: “Aquí termina el dominio de la República Argentina. En la isla de los Estados (Puerto Cook) se socorre a los naufragos. «Nancy», 1863. Cap. Luis Piedra Buena”. Y clavó en lo alto el emblema nacional, con los colores azul y blanco pintados en una plancha de bronce.

“¡Qué bello sería encontrarla algún día —exclama el padre Entraigas— para ponerla en el paraninfo de nuestras escuelas, a fin de que los argentinos de mañana pudieran moldear sus corazones en el troquel acerado del alma de este marino patagónico, desconocida por sus conciudadanos, y olvidada por las autoridades, pero no por eso menos grande y hermosa!”.

Título extendido
por el presidente,
general Julio A. Roca,
designando
teniente coronel de marina
al comandante
Luis Piedra Buena



Forma su hogar

En 1868, Piedra Buena contrajo matrimonio con Julia Dufour, en la iglesia de la Merced, cuyo párroco era monseñor Antonio Rasore. Embarcóse en el «Espora», barco construido por él, y fue a pasar la luna de miel en la isla de los Estados. Sólo a un hombre de su temple se le podía ocurrir esta aventura. Allí pasó los dos meses más dichosos de su vida, acompañado por cuatro indios y los furiosos vendavales del Austro.

Amaba esa isla que le había concedido el gobierno en recompensa de sus altos afanes. Le encantaba aquella extraña soledad agreste, bravia, en medio de cerros, selvas y quebradas, sólo poblada por los pingüinos y los ululantes lobos de mar. Inglaterra le ofreció diez mil libras esterlinas por la mitad de la isla, y Piedra Buena le contestó bizarramente “que él no vendía lo que el gobierno argentino le regalaba en reconocimiento de sus sacrificios”.

Piedra Buena cazaba lobos y pingüinos en la isla de los Estados, y los comerciaba. Al mismo tiempo que trabajaba en tareas de caza y el faenamiento para la extracción de grasa y cueros de pinnípedos, ejercía actos de soberanía en los territorios australes. Había poblado la isla Pavón, en el río Santa Cruz, e introducido en ella ganado ovino traído de las islas Malvinas. Había cultivado una huerta, e incluso sembrado trigo, cosechando veinte fanegas del cereal. Fue el primer hombre que sembró trigo en la Patagonia.

Preocupado Piedra Buena por el dominio del estrecho de Magallanes, quería edificar una vivienda en el deslinde con Chile, sobre el curso de agua, como un acto de afirmación de derechos. Obtuvo el material para la obra y hasta la embarcó. Le faltaba la autorización y la tropa. Como ésta no llegaba, visitó a Domingo Faustino Sarmiento, que acababa de asumir la primera magistratura; pero salió defraudado, porque el presidente le contestó que “ese territorio era desierto; que debíamos concertarnos, y que más bien ese territorio convenía a los chilenos por ser el paso del Pacífico...”

“Al fortificar o poner en estado de defensa la isla Pavón —decía el capitán Eyroa— lo hacía con el objeto de rechazar las agresiones que pudieran traerle los chilenos”.

Sufrimientos y heroísmo

El comandante Piedra Buena estaba destinado a sufrir mucho, por la incomprensión y la calumnia, como ocurre con todo hombre que lucha por elevados ideales. Dice Entraigas, que padeció agonías de muerte a causa de una carta calumniosa de Félix Frías, quien basán-

dose en un informe falso del gobernador chileno Viel, escribió al ministro Tejedor, el 15 de agosto de 1870: “Usted verá por esa carta que ese señor Piedra Buena, a quien no sé con qué fundamento llama Mármol capitán de la Marina Nacional, es un tendero de Punta Arenas, que está en vísperas de ser ejecutado y que ha estado engañando al gobierno argentino”¹.

Casi dos años después advirtió Frías que había estado muy mal informado acerca de Piedra Buena, reconociendo “que bajo el chaquetón de cuero del cazador de lobos latía un corazón de oro, en el que no había una fibra que no fuera nobleza, dignidad y patriotismo”.

El 13 de marzo de 1873 Piedra Buena pierde su goleta «Espora», de 157 toneladas, destrozada en la costa de la isla Año Nuevo. Fue un duro golpe para el marino; pero como hombre de inesperados recursos, se le ocurrió, en el lugar de la catástrofe, construir un cúter con los restos de la nave naufragada. Dos meses estuvo trabajando denodadamente, con mal tiempo, con los tripulantes enfermos y descorazonados, alimentándose sólo con carne de foca y pingüino. Al fin triunfó su constancia, y bautizó al cúter con el nombre de su hijo: «Luisito». El padre Entraigas lo califica como “el episodio más estupendo que registran los anales de la Armada Argentina”.

Sus últimos afanes

Era vivo deseo de sus últimos años formar hombres de mar por medio de una enseñanza especial con grupos de aprendices. Estuvo empeñado en esa tarea, aunque no pudo ser mucho, porque los trabajos y las tribulaciones lo habían quebrantado, y Piedra Buena declinaba rápidamente.

Y aun enfermo, su gran corazón se desvelaba por sus aprendices y sus grumetes. Así, se preocupó para que le dieran más tranquilo destino en tierra a un marino que había sufrido la pérdida de un brazo. Intercedió por otro para que fuera ascendido por méritos, y por un guardiamarina que reclamaba el pago de cuatro meses de servicios adeudados.

El hombre que había salvado de perecer en el mar a muchos de sus semejantes, decía, sin perder su buen humor, que ahora, “con este viaje, iba a naufragar”. Cuando presintió su fin, llamó a su amigo monseñor Rasore para prepararse a bien morir.

“Confesóse —dice su biógrafo— con la misma sencillez con que lo hacía de niño, cuando correteaba por las calles arenosas de Carmen

¹ RAÚL D. ENTRAIGAS: *Piedra Buena, caballero del mar*, Buenos Aires, 1966.

de Patagones; recibió el Viático con muestras de sincera devoción, y el sacramento de los enfermos con cristiana fortaleza. Luego dijo que estaba listo para cuando el Supremo Comandante ordenara: ¡Rumbo!”.

Entregó su alma a Dios el 10 de agosto de 1883. La bandera del «Cabo de Hornos» se izó a media asta. Sus grumetes y aprendices fueron quienes más lo lloraron. Al día siguiente Bartolomé Mitre publicó en “La Nación” un artículo donde expresaba: “La pasión de su vida fue asegurar para su Patria los vastos territorios del Sur argentino. Es un hecho histórico que a los trabajos del comandante Piedra Buena y a su patriótico anhelo se debe, en parte, la reivindicación de los territorios australes, sobre los cuales él fue el primero en llamar la atención...”.

Notas Profesionales

NACIONALES

NUEVO SECRETARIO GENERAL NAVAL

El 4 de enero se realizó en el edificio “Libertad” la ceremonia de entrega y recepción del cargo de Secretario General Naval.

Durante el transcurso del acto de entrega y recepción del cargo se dio lectura al Decreto del Poder Ejecutivo por el cual se designó secretario general naval al contraalmirante Emilio Eduardo Massera, quien reemplaza al capitán de navío David Rogelio H. de la Riva, que asumió recientemente la dirección de la Escuela de Guerra Naval.

ARRIBÓ A LAS ISLAS MALVINAS EL YATE «FORTUNA»

Tras un esfuerzo realmente encomiable, el 12 de enero arribó a Puerto Stanley (Islas Malvinas) el yate «Fortuna», perteneciente a la Escuela Naval Militar, que había partido el 29 de diciembre del año pasado de la Dársena Norte (apostadero del Yacht Club Argentino).

La travesía de esta unidad, que tenía como primordial misión someter a un intenso adiestramiento a su dotación con miras a futuras competencias náuticas internacionales, campo en el cual el veterano velero ha obtenido valiosos galardones para nuestro país, ha servido además para hacer conocer su gallarda figura entre los pobladores de la región.

El yate «Fortuna», llamado así en homenaje a una goleta que luchó por la independencia argentina en el siglo pasado, fue botado en 1949 y en la última regata en que participó: “Primera Regata Transoceánica Río de Janeiro-Ciudad del Cabo”, en 1971, obtuvo el premio «Cándida», consistente en una carabela de plata cincelada al barco mejor presentado en la regata, el primer puesto en la Clase “A” y el cuarto puesto en la clasificación general, siendo el único representante de la Argentina y de Sudamérica entre 67 barcos inscriptos. En la oportunidad, al igual que ahora, la nave estaba al mando del capitán de corbeta Máximo E. Rivero Kelly.

El «Fortuna» llegó a las Islas Malvinas luego de diversas dificultades ante las condiciones meteorológicas poco favorables, volviendo a demostrar sus excelentes cualidades que lo llevaron a obtener 31 primeros puestos, 15 segundos, 10 terceros, dos cuartos, 3 quintos y apenas dos abandonos. La dotación permaneció varios días en Puerto Stanley con el objeto de tomarse un merecido descanso, lo que permitió estrechar vínculos con los pobladores de las islas.

A su regreso a esta Capital, la tripulación fue recibida el 27 de enero por el jefe del Estado Mayor General Naval, vicealmirante Eugenio Fuenterosa, quien felicitó a sus componentes por su desempeño durante la travesía y por el comportamiento mantenido en su permanencia en las Islas Malvinas.

ARRIBO DE UNA FLOTILLA DE LA MARINA REAL BRITÁNICA

El 24 de enero arribó al puerto metropolitano una escuadrilla al mando del contraalmirante David Williams. Componían la misma el destructor «Glamorgen», la fragata antisubmarina «Minerva», el buque de apoyo «Triumph» y el buque auxiliar «Lyness».

A las 11.00 del día citado el contraalmirante Williams fue recibido por el jefe del Estado Mayor General Naval, vicealmirante Eugenio Fuenterosa, y posteriormente por el comandante en jefe de la Armada, almirante Carlos G. N. Coda.

Luego de diversos agasajos tributados a los marinos visitantes, la escuadrilla abandonó nuestro puerto el 31 del mismo mes.

VISITA DE UNA ESCUADRILLA BRASILEÑA

Del 1° al 5 de febrero visitó nuestro puerto una flotilla de la Marina del Brasil, formada por los cruceros «Barroso» y «Tamandaré», y los destructores «Pernambuco», «Araguari», «Parahyba» y «Acre», al mando del comandante de la Fuerza de Tareas brasileña, contraalmirante José Gerardo Teófilo Albano de Aratanha.

VISITA DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA MARINA ITALIANA

El 16 de febrero arribó a nuestro país en visita oficial, invitado por la Armada Argentina, el jefe del Estado Mayor de la Marina Italiana, almirante de escuadra Giuseppe Roselli Lorenzini. Integraban su co-

mitiva su señora esposa, el contraalmirante Renato D'Ottaviano, el capitán de navío Renato Fadda y el capitán de fragata Lorenzo Sierra.

El almirante Roselli Lorenzini, que visitó las bases navales de Puerto Belgrano y Mar del Plata, recibió durante su estada múltiples demostraciones de simpatía y fue condecorado por el comandante en jefe de la Armada, almirante Carlos G. N. Coda, renovándose así los sentimientos cordiales que han unido siempre a ambas marinas.

El almirante Roselli Lorenzini y su comitiva regresaron a su país el 23 de febrero.

VISITA DE UN FAMOSO HISTORIADOR NAVAL

El 14 de febrero, a bordo de la motonave «Augustus», llegó a nuestro país el contraalmirante (R) Samuel Eliot Morison, acompañado de su señora esposa doña Priscila Morison y del diplomático colombiano Mauricio Obregón.

En representación de la Armada Argentina, esperó su arribo para darle la bienvenida el jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, nuestro colaborador el capitán de navío Laurio H. Destéfani, el capitán de corbeta Roberto di Bella, designado ayudante del distinguido huésped, y representantes diplomáticos de la Embajada de su país.

El almirante Morison se halla realizando un viaje similar al que hizo hace más de cuatro siglos don Hernando de Magallanes y va recorriendo toda su ruta, con el objeto de documentarse y tomar fotografías. Terminado su viaje, se dirigirá a Sevilla donde, en el Archivo de Indias, consultará documentos históricos del viaje realizado por Magallanes y su continuador Juan Sebastián de Elcano, con el fin de completar la información del famoso periplo realizado por esos grandes marinos españoles.

El almirante Samuel Eliot Morison (que tiene actualmente 84 años de edad), es autor de la *Historia de las Operaciones Navales de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial*, y escritor de renombre. Profesor de Historia Americana de la Universidad de Harvard, le fue acordado el premio "Pulitzer" por su conocida obra *El Almirante de la Mar Océano*. Oficial de la Reserva de la Marina de los Estados Unidos, prestó servicios en diferentes buques durante la Segunda Guerra Mundial y tomó parte en muchas acciones navales, teniendo ya la misión de escribir la historia naval de esa guerra. Al terminar la misma tenía el grado de capitán de navío de la reserva. Posteriormente, fue incluido en la Lista de Honor de Retirados, con el grado de contraalmirante.

VISITA DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR DE DEFENSA DE GRAN BRETAÑA

El jefe del Estado Mayor de Defensa de Gran Bretaña, almirante de la flota sir Peter Hill Norton, invitado por la Armada Argentina, visitó nuestro país del 5 al 13 de marzo.

El almirante Hill Norton, que durante su estada desplegó intensa actividad, visitó además de organismos y bases navales, establecimientos similares del Ejército y de la Fuerza Aérea.

SE CONSTRUIRÁN EN EL PAÍS DOS EMBARCACIONES PARA LA ARMADA

El Comando en Jefe de la Armada, a través de la Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, ha firmado un contrato para la construcción de dos remolcadores de rada y puerto, con la empresa "Forte y Cacciola S.A.M.C.L. - Astilleros Vicente Forte".

La construcción de estas unidades en nuestro país, por ingenieros, técnicos y obreros argentinos, concretará los propósitos de la Armada en favor de nuestra industria naval privada, promoviendo su plena ocupación, desarrollo y prestigio.

Las principales características de los remolcadores son las siguientes: Eslora máxima: 33,60 m; eslora entre perpendiculares, 30 m; manga, 8,40; calado medio, 3,05 m; puntal, 4,20 m; desplazamiento, 370 t; dos motores diesel "Stork" de 600 HP c/u; dos hélices de paso variable; velocidad, 12 nudos; tracción a punto fijo, 15,6 t.

Plazos de entrega: 15 y 18 meses.

RECIBIÓ E.L.M.A. EL BUQUE DE CARGA «RÍO CALCHAQUÍ»

Construirá AFNE dos graneleros de 23.700 toneladas

La Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) recibió el 31 de enero el nuevo buque de carga «Río Calchaquí», construido en el Astillero Río Santiago, de Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE).

Asistieron al acto, que se realizó a bordo de la embarcación amarrada en la dársena B de Puerto Nuevo, el comandante en jefe de la Armada, almirante Carlos G. N. Coda, los ministros de Defensa y de Obras Públicas, doctor José Cáceres Monié e ingeniero Pedro Gordillo, respectivamente; el subsecretario de Marina Mercante, contraal-

mirante Francisco A. Alemán, autoridades de ELMA y AFNE, e invitados especiales.

Para iniciar el acto habló el presidente de AFNE, nuestro colaborador el capitán de navío (R.E.) Enrique Carranza, quien destacó la labor que desarrolla el astillero que dirige.

Luego lo hizo el interventor en ELMA, contraalmirante Enrique L. Carranza y el comandante del nuevo buque, capitán Juan A. Bodini.

Antes de concluir el acto, el ministro de Obras Públicas, juntamente con el subsecretario de Marina Mercante, procedieron a firmar una carta de intención con el presidente de AFNE, por la que se encara una futura construcción de dos graneleros de 23.700 toneladas de porte bruto cada uno, los que pasarán a ser los buques más grandes construidos en el país.

El nuevo buque

El buque «Río Calchaquí» es el tercero y último de una serie de tres, construidos por AFNE. Los otros dos, ya en actividad, son el «Río de la Plata» y el «Río Paraná».

El «Río Calchaquí» tiene 10.900 toneladas de registro bruto y mide 152,60 metros de eslora, 20,60 de manga y 12,20 de puntal, con un calado de 8,65 metros.

Está propulsado por un motor AFNE-FIAT de 10.500 caballos y puede desarrollar una velocidad de 17,4 nudos.

ELMA incorporará esta embarcación a su línea al norte de Europa y Reino Unido.

(Periodística)

LOS PACTOS DE MAYO

Por una decisión fundada en la facultad que se consigna en su artículo XV, nuestro gobierno ha dispuesto denunciar el Tratado General de Arbitraje, suscripto el 28 de mayo de 1902 en la capital chilena por común acuerdo entre la República Argentina y el país hermano. Las formas no son objetables; plazos y requisitos se han observado con rigor. Lo han entendido así las partes, y el presidente argentino ha señalado el alcance de la medida al primer mandatario de Chile en cordial conversación telefónica, conocida gracias a su amplia publicidad, ratificando en su transcurso la política enunciada por ambos gobiernos, de cooperación por encima de toda divergencia ideológica y reiterando la amistad fraterna de sus dos pueblos.

El instrumento diplomático, que lleva setenta años de vigencia, integró con otros, que fueron su consecuencia, el conjunto conocido como

los *Pactos de Mayo*. La designación, además de corresponder al mes epónimo de su firma, traduce por su espíritu el significado sustancial que Mayo tiene en la historia de la patria y del continente.

No fue fácil llegar a la conclusión de tal instrumento. Voces ejemplares se levantaron contra la solución. Militaban en campos opuestos contradictores de prestigio, tanto en Chile como en la Argentina, pero otros varones ilustres se mantuvieron firmes en la defensa del arbitrio pacífico. No cedieron al cómodo recurso de alentar y alentarse demagógicamente en ciertos movimientos masivos y lograr con ello el aplauso caudaloso. Supieron ver más allá del horizonte de la jornada y estructurar caminos para el futuro. Se sometieron con entereza a su propia convicción. La Nación Argentina debe mucho a estas figuras proceres por su acción en favor del país. No olvidará el equilibrio y la visión política del general Roca y de Amancio Alcorta, presidente y ministro de Relaciones Exteriores, en aquellos días tensos. Su memoria los unirá a la de Mitre y Pellegrini, opositores, como Quintana, a la gestión interior de Roca, pero solidarios los tres con el mandatario en el arduo trance de la política exterior, de la misma manera que lo fueron Joaquín V. González y Luis María Drago.

Los *Pactos de Mayo* tuvieron enorme trascendencia; su firma repercutió más allá de las fronteras para extenderse por el continente. Constituyeron para su época, y aún después, notable ejemplo de elección de medios idóneos para resolver conflictos entre Estados. No es jactancia patrioterica recordar que la Convención sobre Limitación de los Armamentos Navales, integrante de los *Pactos de Mayo*, fue señalada como precedente en la Segunda Conferencia de la Paz, en La Haya, el 17 de agosto de 1907, y que, ocho meses después de la firma del Tratado de Londres, el 22 de abril de 1930, el secretario de Estado norteamericano Stimson reconoció haber sabido entonces que la Argentina y Chile habían dado al mundo el primer ejemplo de una limitación naval.

El Tratado General de Arbitraje ha cumplido su misión, y en el camino que contribuyó a trazar existen ahora medios más acordes con la realidad presente. La Corte de Justicia Internacional, las Naciones Unidas, la Organización de los Estados Americanos, muestran que la idea de resolver en paz los conflictos entre Estados ha avanzado. Proponerse la actualización de nuestros compromisos al respecto es la tarea de hoy.

Esto está dicho con mucha claridad en el comunicado expedido por nuestra Cancillería, así como que la cuestión sobre la zona del canal de Beagle ha quedado excluida y seguirá su curso el procedimiento en marcha. No han dejado de extrañar, pues, los interrogantes que sobre ambos temas ha formulado alguna prensa tradicional de Santiago. Los setenta años de progreso de los mecanismos jurídicos en favor de la

solución de conflictos justifican la medida. No cabría postergar para dentro de otra década la armonía jurídica dentro del espíritu de confraternidad.

(Editorial de "La Nación", del 16.3.1972)

EXTRANJERAS

FRANCIA

PRIMER SUBMARINO NUCLEAR FRANCÉS LANZA MISILES

Con discreción, el «Redoutable», primer submarino nuclear francés lanza misiles, va a abandonar su base de la isla Longue, en la rada de Brest, hacia un destino secreto. Ya no se tratará, esta vez, de una simple salida de adiestramiento, sino de la partida para el primer operativo patrullaje. Durante 72 días, 135 hombres vivirán en el fondo de los mares sin salir a la superficie ni comunicarse con tierra, a no ser para recibir, por intermedio de la estación de radio de Rosnay, las órdenes del Estado Mayor y los mensajes familiares —treinta palabras por hombre y por semana— a los cuales el «Redoutable», para no revelar su presencia, no responderá jamás.

Entre los numerosos problemas técnicos que ha sido necesario resolver para la construcción de este primer submarino nuclear francés y la puesta en ejecución de sus proyectiles MSBS, no han sido los menores los que plantea la vida en la atmósfera “desterrada”.

Las condiciones de vida y de trabajo en los submarinos clásicos, donde la autonomía de inmersión es del orden de un centenar de horas, no han tenido jamás anteriormente, como objetivo, las investigaciones en profundidad. En los *Narval*, por ejemplo, el contenido del aire en oxígeno y en gas carbónico es controlado permanentemente y la atmósfera es regenerada, a fin de mantener estos dos gases en cantidades no perjudiciales para el organismo.

Al percutir cilindros, llamados candelas, sobre la base de clorato de magnesio, se liberan cada vez dos metros cúbicos de oxígeno; en cuanto al gas carbónico, es eliminado por absorción al fijarse sobre el óxido de

calcio solidificado. Si su proporción a bordo es elevada, la marcha del *schmorkel*, ese “tubo de aire” inventado por los alemanes durante la segunda guerra, permite entonces purificar la atmósfera.

Con la propulsión nuclear, la vida en los submarinos ha cambiado radicalmente. En efecto, ya no se trata del material que limita la autonomía de la inmersión, sino de las resistencias física y psíquica del personal.

Habiendo sido fijado en 72 días el límite aceptable para la tripulación, era necesario definir las nuevas condiciones de vida y de trabajo en los submarinos nucleares. El Centro de Estudios e Investigaciones Técnicas Submarinas, instalado en el recinto del arsenal de Tolón, se encargó de ese trabajo sin beneficiarse de los resultados obtenidos anteriormente por los investigadores de las marinas de los Estados Unidos y de Gran Bretaña. En el «Redoutable», el gas carbónico así como ciertos factores de polución —se ha enumerado cerca de un centenar de ellos en un submarino nuclear, algunos de los cuales se hallaban en ínfima cantidad— son eliminados al pasar por tamices nucleares. Dos usinas han sido instaladas a bordo, las que comprenden columnas llenas de tierras “raras”, cuya propiedad es la de absorber el gas carbónico dejando pasar el oxígeno: este sistema de depuración, si bien exige mucho espacio y mucha energía, es por el contrario eficaz, y puede funcionar durante varios patrullajes sin que haya necesidad de rellenar las columnas. Se trata, por otra parte, de un procedimiento original, desconocido en los submarinos nucleares norteamericanos y británicos.

El hidrógeno, peligroso al sobrepasar la proporción del 4 %, puesto que puede entonces provocar una explosión, y el óxido de carbono, son quemados por catálisis y luego arrojados al agua. Otros gases tóxicos, como el metano o vapores de alcohol, son eliminados por filtros de carbón activo diseminados a través de la construcción, y, al absorber gran número de factores de polución, purifican la atmósfera.

El oxígeno, cuya proporción a bordo debe ser de alrededor del 20 %, se produce según el procedimiento clásico de la electrólisis del agua.

Cada hombre consume, término medio, treinta litros de oxígeno por hora, y si la producción se interrumpiese por accidente, se pondría en acción, inmediatamente, el sistema de seguridad, cuyo principio se funda en la descomposición térmica del clorato de sodio.

Así se mantienen a bordo proporciones de gas comparables a las que se encuentran habitualmente en el aire. Pero los investigadores de la marina tienen aún una preocupación: querrían poner en funcionamiento una usina que fabricase a la vez oxígeno y absorbiese gas carbónico, para economizar espacio y energía a bordo.

Puesto que la alimentación tiene mucha importancia para la mo-

ral de la tripulación de un submarino, se tuvo un cuidado particular en la elección de los alimentos para los hombres del «Redoutable». Además del pan, elaborado cada día a bordo, todos los víveres —que se adquieren para cien días al partir cada patrulla— se presentan bajo la forma de productos congelados y de conservas. Menú único para toda la tripulación, complementado una vez por día con una cuota de vitaminas, pero en el «Terrible», actualmente en ensayo, se hacen esfuerzos para ofrecer un menú con tres platos a elección.

Las comidas y las sesiones de guardia, que se realizan a horas fijas, marcan el ritmo de la jornada del submarino nuclear. Jornada que se desarrolla permanentemente a la luz artificial, jornada tanto más monótona —estima el principal químico farmacéutico de la marina, René Badré— cuanto que el submarino lanza misiles tiene por regla evitar todo contacto indiscreto con cualquiera.

“Es el cazador al acecho que se oculta de la presa. Aparte de algunos privilegiados, a los que se informa por aparatos de detección, la mayor parte del personal efectúa su trabajo por rutina, sin saber lo que ocurre afuera”.

Para atenuar los inconvenientes del enclaustramiento y evitar que desaparezca en ese microcosmos el ritmo de los días y de las noches, se iluminan por la noche con luz roja los lugares operacionales. Además, cada domingo está marcado por un menú diferente y por el cambio de ropa.

En cuanto a los momentos de ocio, alrededor de cuatro horas por día, son ocupados en forma variada, puesto que comprenden tanto ejercicios físicos (remo, bicicleta), como cursos de francés, de lenguas vivas y de ciencias.

Un equipo responsable de las distracciones está encargado de establecer, con la ayuda de animadores en tierra, un programa recreativo, mientras que la televisión en circuito cerrado permite la proyección de emisiones grabadas.

Queda aún la cuestión habitacional del sumergible. Quienes conocen los submarinos clásicos —los más grandes, del tipo «Narval», desplazan 1.320 toneladas en superficie— se sorprenderían, ciertamente, del espacio —cuatro metros cuadrados por hombre— reservado a la tripulación del «Redoutable», que desplaza 8.000 toneladas.

Cada oficial dispone de una habitación individual, de tipo *wagon-lit*, mientras que los suboficiales son alojados en cabinas de a seis, y los marineros, de a doce.

La abundancia de agua dulce —mil litros pueden ser destilados cada día en el submarino— permite todos los cuidados de higiene y limpieza requeridos. Hay menos ruido que en los submarinos tradi-

dónales, puesto que los motores están lejos de los lugares habitables, donde se difunde a ciertas horas música ambiental; hace menos calor, también, puesto que gracias al aire acondicionado, la temperatura ambiente no supera los 24 grados.

Los decoradores, por su parte, han elegido colores fríos, como el azul y el verde, para los lugares recalentados (máquinas y cocinas), mientras que reservaron para los alojamientos tonos más cálidos —rojo, avellana, beige, rosado— para darles un aspecto alegre.

Por último, como no se concibe interrumpir un patrullaje para desembarcar un enfermo, el «Redoutable» dispone de servicio sanitario. El médico, que está también encargado de la protección contra las radiaciones, es al mismo tiempo cirujano, dentista y psicólogo.

Y esta última función no es, justamente, la menos importante. En efecto, la promiscuidad a bordo, inevitable a pesar de todo, la separación familiar, en síntesis, el enclaustramiento permanente de estos 135 hombres, todos voluntarios, actúa con más o menos fuerza sobre los caracteres más templados.

Sin embargo, los tripulantes toman con optimismo esta tarea, pues a este respecto tienen la experiencia de la marina norteamericana, donde desde la puesta en servicio del «Nautilus», en 1954, no se habría registrado entre la dotación más que un solo caso de delirio agudo.

(De "La Nación", del 8.2.1972)

ITALIA

LA PRESENCIA RUSA EN EL MEDITERRÁNEO

Con periódica regularidad se repiten desde hace algunos años las noticias referidas al interés demostrado por la Unión Soviética sobre el Mediterráneo. Son conocidos los distintos pasos avanzados por Moscú con la intención de fundamentar un derecho sobre un mar con el que no confina ninguna de sus fronteras nacionales o satélites.

Bases militares en Egipto, ejercicios navales regulares en el Mediterráneo oriental y central, permanentes protestas por legítimas actividades defensivas de las naciones litorales, son algunos de los hechos que Rusia renueva constantemente para habituar al mundo a la "normalidad" de su permanencia en esta vital cuenca de la historia de la humanidad.

Toca el turno ahora, dentro de este conjunto de actos reivindicatorios, a la marina italiana. Según la revista soviética "Mórskoj Sbór-

nik” (Reseña Marinera), Italia habría violado “abiertamente” las normas del tratado de paz, creando una flota militar que supera los términos puestos por los acuerdos internacionales firmados en la posguerra.

Denuncia contra Italia

El tratado definitivo de paz impuso a Italia la prohibición de superar las 67.000 toneladas y los 25.000 hombres considerados entonces necesarios y suficientes para su defensa. Ahora bien, de acuerdo con la publicación de la marina soviética, Italia contaría actualmente con una fuerza muy superior a la autorizada: 290 naves, con un desplazamiento equivalente a 270.000 toneladas, y 41.000 hombres.

El “Mórskoí Sbórník” agrega que Italia no sólo ha sobrepasado el límite impuesto por los acuerdos internacionales, sino que además ignora desde hace tiempo las interdicciones de construir y mantener portaaviones, submarinos y moto torpederos, armar naves con misiles guiados y equiparlas con algunos tipos de minas y torpedos.

Esta rápida reconstrucción de la marina militar italiana se debería, según la fuente soviética, a la ayuda técnica y financiera de los Estados Unidos y al papel que la OTAN ha asignado a Italia, especialmente después del retiro de Francia. Según la revista rusa, es significativo que desde 1968 el comando de las fuerzas navales en el Mediterráneo haya sido encomendado a un italiano (el almirante Gino Birindelli) y que el cargo de secretario general del organismo atlántico fuera ocupado durante muchos años por otro italiano, el embajador Manlio Brosio, a quien califica de “reaccionario y anticomunista”.

Conclusión soviética

Las conclusiones a las que llega el “Mórskoí Sbórník” es que los Estados Unidos, sirviéndose de la OTAN, intentan transformar el Mediterráneo en una “cómoda plataforma estratégica para emprender acciones militares dirigidas contra la URSS y las otras naciones socialistas, para lo que han encontrado aliados seguros en los gobernantes italianos”.

En cambio, por lo que se refiere a las maniobras de la flota soviética en el mismo mar, el articulista define como “propagandísticos” los temores según los cuales tal presencia pueda llegar a constituir una amenaza para Italia.

(Colaboración de Fernando Elenberg, corresponsal de “La Prensa” en Italia, publicada el 12.11.71)

UNIÓN SOVIÉTICA

EL PODERÍO DE LAS ARMAS RUSAS

La Unión Soviética supera a las potencias occidentales en materia de desarrollo de armamentos modernos, según afirma la última edición de un autorizado anuario de referencias.

Moscú ha logrado sus avances debido en gran parte a la costosa duplicación de esfuerzos de los países del Tratado de la Organización del Atlántico Norte (NATO), dicen los editores del libro “Jane’s” sobre sistemas de armas 1971-72.

El volumen, de 586 páginas, publicado por tercer año consecutivo, es un libro de referencias semejante al “Jane’s” sobre buques de guerra y al “Jane’s” sobre aviones de todo el mundo.

“Rusia tiene ahora la iniciativa en la tecnología de armas”, dicen los editores. “Aunque durante muchos años se creyó, justificadamente, que los países de la NATO llevaban la delantera en el desarrollo de los armamentos, es claro ahora que la URSS ha superado esa delantera y le lleva ventaja a Occidente”.

Progresos recientes en el sistema de radar de los soviéticos, dicen los autores R. T. Pretty y D. R. Archer, además de “la moderna armada soviética y la naturaleza de sus armamentos y equipos, la existencia de un funcional sistema antibalístico en torno a Moscú, son evidencia de la capacidad soviética para tomar la iniciativa en el desarrollo de los armamentos”.

Los editores agregan: “Hay evidencias sobre varios progresos y programas soviéticos, uno de los cuales es directamente comparable con un proyecto norteamericano, pero el soviético está más adelantado. Se trata de un nuevo bombardero supersónico, identificado con el nombre de “Backfire” que le ha puesto la NATO, y que podrá volar a baja altura y velocidad supersónica”.

El equivalente aproximado es el bombardero norteamericano B-1, que no ha pasado de la etapa de proyecto.

(Periodística)

INTERNACIONALES

BARCOS SOVIÉTICOS EN AGUAS SUDAMERICANAS

El 28 de mayo de 1971, Chile y la Unión Soviética suscribieron en Moscú un “Acuerdo de Cooperación Económica”, en virtud del cual

Rusia prestaría asistencia a Chile en la construcción de plantas industriales, compra de maquinarias y otras materias.

Como una derivación de ese “Acuerdo” se suscribió entre ambos países un Convenio de Pesca, que ha comenzado ya a operar en aguas territoriales chilenas.

Las dificultades entre los barcos pesqueros soviéticos y los pescadores nacionales no han tardado en presentarse. Era obligación de los primeros ejercer sus labores en alta mar, pero no ha sido así. Sus actividades se han desarrollado últimamente en la bahía de Talcahuano, puerto militar de Chile y sitio predilecto de los pescadores locales, por la riqueza de su fauna marina.

Los aparejos de los pesqueros soviéticos han dañado las redes y causado perjuicios a los pescadores chilenos, quienes han protestado vigorosamente y solicitado que los visitantes se alejen cuanto antes de las zonas en donde ellos se ganan la vida.

El problema ha llegado a las columnas de la prensa, que relaciona estas faenas pesqueras de barcos extranjeros con asuntos de trascendencia internacional.

Nadie ignora que las naves pesqueras, comerciales y oceanográficas que la Unión Soviética ha repartido por todos los mares del mundo están incorporadas, de hecho, a la Marina de Guerra de ese país y sirven sus finalidades estratégicas.

Rusia es hoy una gran potencia naval y, de acuerdo con la última edición del célebre anuario británico “Jane’s Fighting Ships”, posee en la actualidad “la Supermarina de una superpotencia”, en la cual apoya sus planes de hegemonía universal.

De este concepto imperialista, que los zares nunca pudieron alcanzar, ha surgido la presencia de barcos de guerra soviéticos en el mar del Norte, en el Atlántico, en el Mediterráneo, en el Océano Índico, en los mares de China y Japón y ahora en el mar Caribe, con base en el puerto cubano de Cienfuegos.

Los tentáculos del poder naval soviético se extienden hoy hacia la América del Sur, sirviéndole de apoyo Cuba, país al que, en términos navales, se le llama “El iceberg soviético en el Caribe”.

El Pacífico Sur es ahora otro de los objetivos de la política internacional soviética, con miras a penetrar en las aguas australes del continente americano.

El Centro de Estudios Internacionales y Estratégicos de la Universidad de Georgetown, de Washington, en un foro de alto nivel celebrado en octubre de 1971, examinó las actividades navales rusas en el Caribe y sus proyecciones en América Latina.

Participaron en ese foro funcionarios de las administraciones de Kennedy y Johnson, diplomáticos en servicio activo, profesores universitarios y periodistas del renombre de Victor Zorza, del diario británico "Guardian", y Hanson Baldwin, del "New York Times".

Se señaló allí la creciente expansión de la diplomacia y del espionaje soviético en la zona del Caribe y sus actividades navales en aguas sud-americanas, que se realizan por medio de la "cooperación" de las flotas "pesqueras" rusas y cubanas.

También se señaló en ese foro que los buques pesqueros, mercantes y oceanográficos, dotados de equipos de detección electrónica, son "un instrumento flexible y disfrazado de la política exterior soviética y un medio de estar presente en las regiones de importancia estratégica del mundo".

La prensa chilena ha solicitado que se dé a conocer el texto de los convenios pesqueros celebrados entre Chile y la Unión Soviética, que hasta la fecha se mantienen en reserva.

Esa inquietud se funda en razones de soberanía nacional y en la preocupación que Chile siempre ha tenido por las aguas interiores de sus canales magallánicos, en el Sur del país. La presencia de barcos extranjeros en ellos siempre se ha mirado con recelo, pues el cono Sur del continente tiene estrecha relación con su soberanía en territorios antárticos.

(Colaboración publicada en "La Prensa", del 8.3.1972)



ROBERTO J. MADOU

Teniente de Navío

Falleció el 25 de abril de 1971

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.



VICENTE S. LEZAMA

Teniente de Navío Contador

Falleció el 15 de julio de 1971

La Dirección del Boletín del Centro Naval, en su nombre y en el de la Comisión Directiva de esta Institución, eleva una plegaria al Altísimo por el eterno descanso del consocio desaparecido.



**JULIO EDUARDO PÉREZ
HABIAGA**

Capitán de Corbeta I.M.

Falleció el 28 de agosto de 1971

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de fragata Niceto Echaurre,
Ayerra, en nombre de la Armada
Nacional**

En nombre de la Armada Argentina, debo hoy despedir los restos mortales del capitán de corbeta de Infantería de Marina don Julio Eduardo Pérez Habiaga.

La desaparición del camarada y amigo, también profesor de la Escuela Naval Militar hasta hace pocos días, embarga el corazón de quienes lo acompañamos hoy en su partida de esta tierra hacia el sereno puerto de la bienaventuranza.

No es éste solamente el acto formal que demuestra al mundo exterior ese

deseo de todos, confeso o inconfeso, de perpetuar en el recuerdo a aquellos a quienes hemos querido y a quienes queremos por siempre. Resume también el emocionado respeto de toda la Armada, que desea así testimoniar en esta despedida la evocación permanente que, como institución madre, brinda a quienes ofrecieron su vida en la latitud que marca el cumplimiento del deber.

Quien, como el capitán Pérez Habiaga, hizo de su profesión naval un culto; quien como él supo anteponer permanentemente a sus inquietudes y zozobras —por el mal que lo aquejaba— el más eficaz cumplimiento del deber hasta caer vencido por la fatiga; quien hizo de su vida profesional un ejemplo constante de cómo servirla sin servirse de ella, tendrá siempre el respeto y la consideración que la Armada sabe atesorar para sus más fieles y preclaros servidores.

Graduado hace casi 20 años en la Escuela Naval y con un deseo de realización plena, rodeó todas sus actividades con el brillo del ejemplo. Allí modeló su natural bonhomía y desarrolló los valores del espíritu haciendo de la amistad un verdadero culto y de la perfección profesional un norte nunca abandonado, ni aun al pasar a situación de retiro.

Su experiencia en la Meteorología Naval, lo llevó a brindar aún más sus esfuerzos en el dictado de la cátedra correspondiente en la Escuela Naval Militar.

El dolor del hogar ejemplar que formara con sólida base de amor, se confunde hoy con el nuestro. La presencia del amigo y compañero que honramos, ha quedado desde hoy “viva en la muerte”.

Capitán de corbeta de Infantería de Marina don Julio Eduardo Pérez Habiaga: Tus superiores en la Armada, tus camaradas y subalternos y este joven Cuerpo de Cadetes aquí representado, rinden culto a tu memoria. Contigo quedan nuestras ple-
garias.



VICENTE ARTEAGA

Capitán de Fragata

Falleció el 7 de setiembre de 1971

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de fragata Edgar José Bel-
tramo, en nombre de la Armada
Nacional**

En esta postrer despedida vuelco el reconocimiento de nuestra Armada, y por ende de todos sus integrantes, hacia el marino que nació en su seno y que empleó los mejores años de su vida en esa forja ininterrumpida de hombres y elementos.

Durante su carrera, iniciada a principios de 1920, fueron muchas las naves que lo tuvieron entre su Plana Mayor. Así se sucedieron entre otras la fragata «Presidente Sarmiento» y los acorazados «Moreno» y «Rivadavia». Nuestras bases navales Puerto Belgrano y Río Santiago, supieron de sus méritos.

Con gran respeto y profunda emoción manifiesto el ruego para que la cristiana resignación cobije a sus deudos, para que el vacío que deja su partida se compense con el legado de sus acciones nobles, y para que el Altísimo colme su alma con los dones del Cielo.



JORGE J. RESIO

Capitán de Fragata

Falleció el 12 de agosto de 1971

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

En nombre de la Armada, me compete la triste misión de dar el último adiós y postrar saludo a quien en vida fuera el señor capitán de fragata don Jorge José Resio.

Hombre de mar en la verdadera acepción de la palabra, en una época de gratos y hasta un poco novelescos recuerdos, de pleno desarrollo de la entonces Marina de Guerra.

En esa época desarrolló el capitán Resio su carrera profesional con ardor y poniendo de manifiesto sus cualidades, para estar a tono con dicho momento. Las cubiertas de casi todos nuestros buques sintieron el reflejo de su accionar con un verdadero sentido de la responsabilidad que, en última instancia, conformaron su personalidad; humano, y tanto, que fue el pionero y fundador de nuestra Obra Social; tesonero, con el humilde orgullo del deber cumplido.

La institución lamenta profundamente su pérdida por el afecto que supo dejar en su paso por ella, en su hogar, en sus amigos y camaradas.

Rindo así, sencillamente, este último homenaje. Señor capitán Resio: descanse en paz.



FELIPE BOSCH

Teniente de Fragata

Falleció el 25 de setiembre de 1971.

El teniente de fragata Felipe Bosch nació en Buenos Aires, en el año 1898. Se recibió de guardiamarina en 1921 y se retiró en 1931, luego de haber cumplido servicios en distintos buques de la Armada. Posteriormente ingresó en la Flota Mercante del Estado y se desempeñó como perito en la especialidad de seguros. Era miembro de la SADE y del Instituto Browniano y autor de varios libros: "Historia del Buenos Aires antiguo", "El timonel", "Biografía de un almirante", entre otros.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante contador Fernando P. V. Louge, en nombre de sus compañeros de promoción

Dos palabras, rápidamente pergeñadas, ante la inesperada noticia del fallecimiento de nuestro querido amigo y compañero de promoción, para expresar el profundo dolor que experimentamos en este momento de la despedida definitiva.

Son muchos los recuerdos comunes acumulados en la larga trayectoria que hemos recorrido juntos y que acuden en tropel a nuestra memoria, para hacernos presente todo lo que representó nuestro querido Felipe dentro de ese núcleo de tan particulares relaciones que suele entretenerse entre los miembros de una misma promoción de la familia naval.

Él se alejó joven aún del servicio activo, pero no lo hizo de sus compañeros. Siguió cultivando su amistad y prodigándoles su propio afecto, que afloraba en cualquier ocasión en que nos veía impulsándolo al abrazo, y que tornaba tan grata su presencia. Fue centro y punto de atracción, siempre infaltable, en nuestras reuniones mensuales, que de hoy en más ya no se enriquecerán con su presencia.

En la vida civil conoció el éxito que correspondía a su caballerosidad, espíritu de trabajo y clara inteligencia. Fue un erudito estudioso de nuestra historia. Compartimos con alegría su triunfo, que nos llenó de orgullo. Precisamente en la última de nuestras reuniones de promoción fue el huésped en quien centramos el homenaje al éxito alcanzado por la última de sus obras.

Fue amigo fiel, seguro y constante. Fue hombre de familia, marido ejemplar y padre que supo impartir lecciones de honor y de conducta. Su vida fue plena y, también, feliz. Deja afectos y recuerdos que perdurarán a través de los años; una obra escrita que será consultada por quienes se interesan por conocer nuestro pasado, y que por esa vía sabrán de sus propias inquietudes espirituales, y una prolongación física de su paso por la vida en la magnífica presencia de hijos que ya tienen éxito en sus carreras y que exhiben el honor de haber sabido asimilar las lecciones de un padre pundonoroso.

A su querida esposa y a ellos les traemos la expresión de nuestro fraternal cariño y dolor. A tí, querido Felipe, el ruego de que el Señor te conceda paz y reposo en tu sepultura.



LIBORIO F. GAMBERALE

Capitán de Corbeta Contador

Falleció el 8 de octubre de 1971

El capitán de corbeta contador Liborio F. Gamberale ingresó en la Armada el 27 de julio de 1911, con el grado de auxiliar contador. Pasó a situación de retiro en 1938.

Sus principales destinos fueron: Dirección General Administrativa, «General Belgrano», «9 de Julio», Arsenal Río Santiago, Comisión Naval en los Estados Unidos, «Moreno», «Vicente Fidel López», «Buenos Aires», «25 de Mayo», Escuela de Mecánica de la Armada, Arsenal Naval de Puerto Belgrano y Escuela Naval Militar.

En 1926, siendo contador del crucero «Buenos Aires», que llevó de regreso a España al comandante aviador Ramón Franco y demás tripulantes del avión «Plus Ultra», fue condecorado por el Rey Alfonso XIII con la cruz de primera clase de la Orden del Mérito Naval.

Al crearse la Flota Mercante del Estado en 1941, fue designado tesorero de dicha empresa estatal, cargo que desempeñó hasta 1961.

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



MELCHOR ANDRÉS ESCOLA

Capitán de Navío Médico

Falleció el 20 de octubre de 1971

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de navío médico Alfredo Vi-
dela, en nombre de la Armada
Nacional**

Designado por la Superioridad, tengo la dolorosa misión de despedir, en nombre de la Armada Argentina, al camarada, colega y amigo, el capitán de navío médico Dr. Melchor Andrés Escola.

No se sabe qué ponderar más en el amigo que nos deja, si sus condiciones profesionales o sus virtudes personales, porque como excelente cirujano que fue, enseñó con el ejemplo, la idoneidad y la difícil responsabilidad que exige la dura tarea de aliviar a los demás, y como hombre, brilló por las cualidades humanas de su personalidad.

Así, pues, su paso por la institución, a la que sirvió con todas sus fuerzas y a la que brindó siempre lo mejor de sus quilates, es un ejemplo como profesional médico y como oficial de Marina.

Que Dios conceda cristiana resignación a su familia y eterno descanso en la Luz Divina a Melchor Andrés Escola.



DANTE J. BÁRZANA

Capitán de Navío

Falleció el 21 de noviembre de 1971

El capitán de navío Dante J. Bárzana ingresó en la Armada el 14 de enero de 1912, como aprendiz de la Escuela de Mecánica de la Armada. El 2 de enero de 1915 pasó a la Escuela Naval, como aspirante. El 10 de diciembre de 1918 ascendió a teniente de corbeta y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1944. El 12 de diciembre de 1946 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: «Pueyrredón», «Aristóbulo del Valle», «9 de Julio», «Rivadavia», 3^a Región Naval, «La Plata», «Tehuelche», «Ona», Escuela de Mecánica, «Córdoba», «Pte. Sarmiento», «La Rioja», «Catamarca», «Independencia», «Cervantes», Comisión Naval en los Estados Unidos, Dirección General de Administración, Base Naval Puerto Belgrano, «Brown», «Moreno», Taller de Marina Dársena Norte y Dirección General del Material Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Aurelio A. Duca 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 navío don Dante Juan Bárzana.

Su foja de servicios nos lo muestra desde una temprana edad como un marino distinguido y un hombre cabal, apreciado por sus superiores y querido por sus subordinados, dedicado enteramente a su profesión, a la que brindó siempre todas sus energías y lo mejor de su clara inteligencia.

Su acción fecunda y constructiva la cumplió con éxito porque supo obrar con energía, aplicando sus destacadas dotes ejecutivas y acertado criterio en todos sus actos.

En el orden personal encontró amigos sinceros y entrañables, ya que generosamente prodigó entre sus allegados sus dones innatos de caballero.

En el cumplimiento de esta triste misión tengo conciencia de no reflejar con estas palabras, en su exacta dimensión, la personalidad de este brillante Oficial de Marina, que en su paso a través de todas las unidades en las que le tocó actuar dejó un recuerdo en el que privó la caballerosidad y la hombría de bien.

Perteneció a una generación de marinos cuyo esfuerzo dio espléndidos frutos que todos nosotros, los que lo 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 ruego a Nuestro Señor conceda infinita paz a su alma y cristiana resignación a su acongojada familia.

**CARMELO CASTORINA****Capitán de Fragata**

Falleció el 2 de diciembre de 1971

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de fragata Rubén Nasta, en
nombre de la Armada Nacional**

Cumplo con la triste misión de representar a la Armada Argentina en la postrer despedida hacia quien en vida fuera el señor capitán de fragata don Carmelo Castorina, quien nacido en Italia en 1883, y contando algo más de 28 años de edad, se incorporó a nuestra Marina de Guerra como oficial en el Servicio de Máquinas, iniciando así, en una épo-

ca de gratísimos recuerdos y pleno desarrollo, una etapa de su vida en la que brindó a la Institución todo su cariño, entusiasmo, tesón, dedicación y capacidad.

Sería muy largo enumerar todos los puestos y destinos en los que se desempeñó el capitán Castorina, que estuvo embarcado en muchas unidades de nuestra Armada cumpliendo por otra parte algunos destinos en tierra, como la Dirección General del Material, la Escuela de Aplicación de Oficiales y la entonces 1ª Región Naval. En todos ellos puso de relieve su entrañable amor por todo lo que nuestro glorioso uniforme representa.

Debo recordar, como sencillo pero sentido y querido homenaje hacia el capitán Castorina, su encomiable conducta y la cooperación que prestó allá por el año 1920, cuando tuvo que superar con escasos medios pero envidiable decisión y criterio, serias dificultades técnicas a bordo del «Patagonia», lo que le valió el reconocimiento del entonces ministro de Marina.

Resumiendo, una vida dedicada a la profesión con verdadero sentido de la responsabilidad y engalanada con el orgullo del deber cumplido.

Mucho lamenta la Armada su alejamiento corporal. Quedará su recuerdo en sus hijos, en sus amigos y en sus camaradas.

Señor capitán Castorina: descanse en paz.



ALBERTO G. FAILO

Capitán de Fragata

Falleció el 5 de diciembre de 1971

El capitán de fragata Alberto G. Failo nació en Buenos Aires, el 24 de diciembre de 1911, e ingresó en la Escuela Naval Militar en 1929. Después de graduarse de guardiamarina del cuerpo general, prestó servicios, entre otros, en el crucero «25 de Mayo», en los destructores «San Juan», «Garay», «Catamarca» y «San Luis», en el rastreador «Fournier», en el aviso «Thorne», en el crucero «General Belgrano» y en el transporte «Chaco», que comandó.

Pasó a situación de retiro voluntario en 1950, reincorporándose en retiro activo en 1956; en 1958 ascendió a capitán de fragata y pasó a retiro efectivo en 1968. Como retirado en servicio se desempeñó en el Servicio de Inteligencia Naval y en el Estado Mayor Conjunto.

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

La inexorable ley de la existencia nos congrega hoy en este sagrado recinto donde toda improvisación, aun la más elocuente y conmovedora, vendría a profanar la solemnidad de este acto; no obstante, la Armada Argentina, cuya representación asumo en esta dolorosa misión, detiene hoy su cotidiano quehacer para rendir un sentido homenaje de despedida al que fuera en vida el capitán de fragata don Alberto Gustavo Failo.

Atraído por las cosas del mar, ingresó a las filas de nuestra Institución en el año 1929, en plena adolescencia, dotado de férrea voluntad e impulsado por un sano y noble entusiasmo, que le permitió alcanzar, dentro de los distintos grados que jalonan su carrera, sumados a su capacidad profesional y dotes personales, el respeto y la consideración de sus superiores, compañeros y subordinados.

Consagrado con amor al servicio naval durante los mejores años de su vida, resumiendo podemos señalar que la gloriosa fragata «Sarmiento» fue su primer destino; luego su paso por las distintas unidades que componían la Flota de Mar va incrementando sus conocimientos, hasta poder lograr ostentar ya en el grado de jefe el comando del transporte «Chaco».

Séame permitido agregar al dolor oficial la expresión personal hacia quien fuera segundo comandante del suscripto, allá por el año 1949, a bordo del destructor «Garay», y que frente a tan pundonoroso y estricto jefe, guardo el recuerdo imborrable de los primeros consejos recibidos como oficial; también perduran su gran experiencia y la rectitud de sus proceder, pero por encima de todo debo destacar su gran sentido del humor y de la cordialidad.

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 fran-

co apoyo, su consejo pleno de humanidad y comprensión.

Quienes conocimos al capitán Failo, sus cualidades 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.



JULIO L. CASTRO

Contraalmirante

Falleció el 6 de diciembre de 1971

El contraalmirante Julio L. Castro nació el 15 de febrero de 1895. Ingresó en la Escuela Naval el 27 de febrero de 1914 y egresó como guardiamarina en 1918. Ascendió a contraalmirante en 1947.

Algunos de sus principales destinos fueron la corbeta «Uruguay», las torpederas «San Luis» y «Buenos Aires», el crucero «9 de Julio», el acorazado «Moreno», el Estado Mayor General Naval y la jefatura de la Zona Naval del Plata. Fue también el primer director de la Escuela Nacional de Guerra y prestó servicios en el extranjero, siendo condecorado por la República del Ecuador con la «Orden Abdón Calderón».

Como retirado desempeñó funciones en el Tribunal Superior de Honor de las Fuerzas Armadas.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Federico A. Larriaga, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina llora hoy la pérdida del distinguido almirante don Julio L. Castro, un hombre que consagró su vida a servirla, desde la adolescencia, llevado por esa vocación por las cosas del mar, para mejor cumplir con los intereses de su Patria, por una disposición a asumir con entusiasmo y responsabilidad los sacrificios de la dura vida de a bordo.

Esa vocación cobró forma, se plasmó, en su paso por la Escuela Naval Militar, donde ingresó a comienzos del año 1914.

Ya oficial, su dedicación, sus esfuerzos, sus afectos, sus capacidades, dados con generosidad, recibieron el reclamo y el premio de una larga carrera de marino y que ella fuera jalonada por la asignación de crecientes responsabilidades y jerarquías, que completó con el almirantazgo, con que fue distinguido en 1947. Desde ese acontecimiento, continuó prestando sus valiosos, desinteresados y entusiastas servicios a la Armada por varios años más y hasta época tan reciente como el año 1966.

Navegó en muchas unidades de nuestra Armada, en varias de ellas

fue su comandante, culminando con el crucero «25 de Mayo» y la poderosa fuerza de acorazados y cruceros.

Sus estudios, sus observaciones, su experiencia, se concretaron, se hicieron realidad, en una fructífera carrera, reflejada en una brillante acción, por demás silenciosa y sin ostentaciones, aun cuando ello es tradicional en la Armada y en los oficiales que la componen.

Pero no es posible ocultar que fue relevante esa acumulación de méritos y capacidades, trasuntándose finalmente como una herencia, la herencia naval clásica: hacer escuela, contribuir a la evolución técnica y a la preparación de los oficiales y tripulantes más jóvenes, que le sucedimos, para mejor manejar los medios más modernos y realizar la conducción de los hombres en consonancia con esa nueva tecnología y con las nuevas exigencias que ella ha traído aparejada.

Aun sin el relato detallado de la destacada carrera del señor almirante, sin la mención de su acción en los buques, en las escuelas, en los estados mayores, en los altos comandos, señalo la contribución al permanente prestigio de la Armada y al fortalecimiento de las virtudes que le caracterizaron, fundado ello en sus elevadas dotes morales y en su recta personalidad, ajustada a una norma de nobleza y dignidad.

Así, la figura del señor almirante Castro, si bien en retiro desde hacía unos años, permaneció imborrable y presente, por su obra y por sus méritos, y se mantendrá como un ejemplo distinguido, como una estela a seguir.

Señor almirante: con veneración y recogimiento, le saludamos, y rogamos a Dios para que le tenga por siempre junto a Sí, en gloria eterna.



ADOLFO V. CORDEU

Capitán de Navío

Falleció el 10 de diciembre de 1971

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de navío médico Fernando Al-
fonso Biondi, en nombre de la Ar-
mada Nacional**

Traigo la representación de la Armada para rendir el postrer homenaje y para acompañarlo hasta la morada de la eterna paz, a quien en vida fue el señor capitán de navío don Adolfo Valentín Cordeu.

Cada vez que alguien de nuestra Armada nos deja físicamente se conmueve hasta lo más hondo nuestra sensibilidad, y así estos penosos episodios nos llaman a la reflexión y nos instan a disponer nuestra capacidad y dedicación para la fuerza y unión espiritual de nuestra Institución.

El capitán Cordeu dedicó a la Armada gran parte de su vida, ingresando a los 14 años de edad y permaneciendo más de 28 años en servicio activo.

Durante ese lapso, y ya iniciada su carrera de oficial de Marina, embarcado en el «Alte. Brown» y pasando por numerosas unidades de la Escuadra de Mar y de Ríos, hasta su último destino en la Dirección del Material Naval, ostentó todos los grados y cargos que jalonan su paso por la Institución en el merecimiento de sus personales condiciones.

Señor capitán de navío don Adolfo Valentín Cordeu: el patrimonio espiritual de vuestras calidades humanas, deja un recuerdo imborrable.

Pidamos al Altísimo toda resignación posible para nosotros y para los integrantes de su núcleo familiar.

¡Descanse en la merecida paz!



JORGE GABRIEL FONTENLA

Capitán de Corbeta Ingeniero

Falleció el 14 de diciembre de 1971

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de corbeta Héctor F. Lobbos-
co, en nombré de la Armada Na-
cional**

En nombre (le la Armada Argentina, cumpla la dolorosa misión de despedir los restos mortales del señor capitán de corbeta ingeniero don Jorge Gabriel Fontenla.

Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1947, y egresó como guardiamarina en 1952, pasando a formar parte de la Plana Mayor de distintos buques.

Sus inquietudes por el perfeccionamiento técnico-profesional lo llevaron a realizar estudios de ingeniería, los que culminados con éxito permitieronle ingresar en 1957 al Escalafón de Ingenieros como teniente de fragata, continuando hasta hoy una brillante carrera, que su temprana muerte trunca en el grado de capitán de corbeta.

Si de alguna manera he de reflejar su carrera naval, corta en el tiempo pero fecunda en su realización, debo decir que cumplió con serena energía y clara inteligencia sus funciones, distinguiéndose entre quienes lo frecuentaron, superiores y subordinados, como un destacado marino y cumplido caballero.

Se que mis palabras no bastan para reflejar en su exacta dimensión su brillante personalidad de jefe naval, pero sí son un sentido y merecido homenaje a quien puso su vida al servicio de la Patria desde las filas de nuestra Armada, y pido a Dios, Hacedor Supremo, dote a sus deudos de cristiana resignación para aceptar su voluntad divina, al considerar cumplida su misión en este mundo, reservándole junto a él el descanso eterno al que todo bienaventurado se hace acreedor.

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de navío Enrique R. A. Carranza, capitán de corbeta Pío E. Ceballos, teniente de navío Julio A. Céler, capitán de fragata Héctor J. Contal, capitán de fragata Ramón de Errasti, guardiamarina Federico Antonio Machain, capitán de corbeta Miguel Muro, contraalmirante Fernando Muro de Nadal, capitán de corbeta ingeniero José María Oñativia, capitán de corbeta Jorge D. Peirano, contraalmirante Arturo H. Rial, capitán de navío Arnaldo Rossi, contraalmirante Agustín Pedro Lariño, capitán de fragata Carlos Núñez Monasterio, capitán de fragata Diego Roquero, almirante Alberto P. Vago, capitán de fragata Héctor Azcueta, teniente de navío Oscar J. Baldassarre, capitán de navío Horacio Barbitta, capitán de navío ingeniero Atilio H. Cassiet, capitán de fragata Mario O. Rey, capitán de corbeta contador Enrique Iervolino y capitán de navío Miguel Pérez Farías.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Guardiamarinas Juan Manuel Ayala, Roberto Héctor Gallo, Pedro Luis de la Fuente, Héctor José Gullini, Hugo Alberto Montalbetti, Hernán Pinón Arias y Oscar Radivoj, tenientes de fragata médicos Santiago José Boschero, Alfredo José Berardi, Carlos Octavio Capdevilla, Carlos Fernando Gori, José Luis Paladino, Eduardo Juan Rafti y Eduardo Santiago Centeno, teniente de fragata odontólogo Juan Pedro Venturino, tenientes de fragata ingenieros Norberto Alfredo Bermúdez, Héctor Rodolfo Fontanarrosa y Mario Domingo Argentieri y guardiamarinas Ricardo Luis Alessandrini y Víctor Luis Cassieri.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Corresponsal naval Sr. Francisco José Papini, Sr. Rubén Francisco Perea, Sr. Gustavo Adolfo Ribero, capitán de fragata de la Armada Brasileña José Carlos Rangel Urrutigaray y Sr. Ángel Florentino Vázquez.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Contraalmirante Julio L. Castro, capitán de corbeta ingeniero José María Oñativia, capitán de navío médico Reinaldo J. Urcelay, teniente de navío Ezequiel M. Real de Azúa, capitán de fra-

gata Enrique M. Carranza, teniente de navío odontólogo Mario Devezze y capitán de fragata contador Antonio J. J. Buyé.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Carmelo Castorina, guardiamarina Néstor Ricardo Reyna, capitán de fragata Alberto G. Failo, capitán de navío Adolfo V. Cordeu, capitán de corbeta ingeniero Gabriel Fontenla y contraalmirante Luis Manrique.

Por renuncia: Guardiamarina contador Ricardo Hugo Pesino, teniente de corbeta I.M. Juan Jorge Bovio, ex-teniente de corbeta I.M. Carlos María Garat, ex-teniente de fragata Juan Blau y teniente de fragata Juan Carlos Aráoz.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por renuncia: Ingeniero Conrado Bauer y Sr. Otto O. F. Gravenliorst.

Por artículo 17, inciso 2º, del Estatuto: Ex-profesor de la Escuela Politécnica Naval Alberto D. Abrahin Aldasoro y ex-mayor (FAA) Rodolfo L. F. Jaureguiberry Castex.

Por artículo 31, inciso 4º, del Estatuto: Profesor Coriolano Fernández.

SEPARACIÓN DE SOCIOS ACTIVOS

Por artículo 13, inciso 1º, del Estatuto: Ex-teniente de fragata médico Enrique Giulietti.

Por artículo 31, inciso 3º, del Estatuto: Ex-teniente de corbeta contador Saturnino Epifanio Ortiz.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por artículo 17, inciso 5º, del Estatuto: Ex-tenientes de fragata médicos Horacio Lores, Dante Chapik Muzaber y Rene Langou, ex-teniente de fragata ingeniero Roque Francisco Gómez y ex-tenientes de corbeta Jorge Alberto Boulán y Arturo Emilio Maldonado.

PRESUPUESTO PARA EL EJERCICIO DEL AÑO 1972

Dado el déficit que arroja el proyecto de cálculos y recursos prepa-

rado para el año 1972 y a fin de nivelar los ingresos y egresos previstos, la C. D. ha considerado necesario aumentar el coeficiente que se aplica al sueldo de capitán de corbeta, que fue implantado a raíz de lo resuelto en la asamblea extraordinaria del año 1964 con respecto al importe de la cuota social. El nuevo coeficiente será fijado una vez que las Subcomisiones de Personal y de Hacienda efectúen un exhaustivo estudio del valor a determinar.

Asimismo la C. D. ha dispuesto disminuir los gastos en varios ítems del proyecto presentado por la Tesorería.

De no concretarse en una próxima asamblea extraordinaria el aumento del coeficiente actual, la C. D., a partir del 1° de julio próximo, tomará las medidas tendientes a nivelar el presupuesto.

MODIFICACIÓN DEL RÉGIMEN DEL FONDO DE PREVISIÓN PARA QUEBRANTOS

La C. D. ha aprobado el reajuste de las tasas del Fondo de Previsión para Quebrantos, las que rigen desde el 1° de enero del año en curso, modificando asimismo el régimen anterior establecido para este Fondo de Previsión, de manera tal que, en caso de producirse el fallecimiento de un asociado, dicho Fondo cubra el total del préstamo que se hubiese acordado originariamente al socio, destinándose esa suma, en primer lugar, a cubrir el saldo deudor del préstamo, y el remanente, o sea la diferencia entre el préstamo acordado y lo deducido para cubrir dicho saldo deudor, sería abonado al beneficiario que hubiere designado el socio en el momento de suscribir el préstamo.

Las tasas que regirán son las siguientes:

EDAD	TASAS	DIFERENCIAS CON LAS ACTUALES
Hasta 29 años	0,5 ‰	Sin variación
„ 39 años	1,0 ‰	Sin variación
„ 49 años	1,5 ‰	Sin variación
„ 64 años	2,5 ‰	Sin variación
„ 74 años	3,0 ‰	En más 0,5 ‰
Más de 74 años	4,0 ‰	En más 1,5 ‰

Estos porcentajes serían susceptibles de reajuste, incluso dentro de cada grupo de edades; a tal fin, a partir de la puesta en marcha del sistema, se contabilizarán en forma separada las recaudaciones y los siniestros de cada grupo de edades, pudiéndose de este modo, a medida que transcurra el tiempo, hacer los correspondientes reajustes y permitir cobrar a cada grupo los porcentajes exactos.

PRÉSTAMOS. Modificación de escalas

A partir del 1° de enero del corriente año rigen las siguientes escalas de préstamos:

SOCIOS ACTIVOS

GRADO	Préstamo \$	Cuota: 36 meses de \$	Cuota: 24 meses de \$	Cuota: 12 meses de \$
Guardiamarina	4.000	148.—	204.—	372.—
Teniente de Corbeta	5.000	185.—	255.—	465.—
Teniente de Fragata	6.500	240,50	331,50	604,50
Teniente de Navío ..	9.000	333.—	459.—	837.—
Capitán de Corbeta	11.500	425,50	586,50	1.069,50
Capitán de Fragata	14.000	518.—	714.—	1.302.—
Capitán de Navío ..	17.000	629.—	867.—	1.581.—
Almirante	20.000	740.—	1.020.—	1.860.—

PERSONAL CIVIL

SUELDO	Préstamo \$	Cuota: 24 meses de \$	Cuota: 36 meses de \$
Hasta \$ 450	1.500	76,50	55,50
„ „ 550	2.000	102.—	74.—
„ „ 650	2.500	127,50	92,50
„ „ 800	3.000	153.—	111.—
„ „ 1.050	3.400	173,40	125,80
Más de „ 1.050	3.900	198,90	144,30

PENSIONISTAS

HABER	Préstamo \$	Cuota: 24 meses de \$	Cuota: 36 meses de \$
Hasta \$ 750	2.700	137,70	99,90
„ „ 1.000	3.300	168.—	122,10
Más de „ 1.000	3.900	198,90	144,30

PRESTAMOS EXTRAORDINARIOS

GRADO	Préstamo \$	Cuota: 24 meses de \$
Guardiamarina	1.600	81,60
Teniente de Corbeta ..	2.000	102.—
Teniente de Fragata ..	2.600	132,60
Teniente de Navío	3.300	168,30
Capitán de Corbeta ..	3.900	198,90
Capitán de Fragata ..	4.500	229,50
Capitán de Navío	5.200	265,20
Almirante	6.500	331,50

**BOLETÍN. Premios a los trabajos publicados
en los años 1970 y 1971
Designación del jurado**

Para la designación del Jurado que discernirá los premios “Sarmiento” (bienal, año impar), “Piedra Buena” (anual), “Ratto” (anual) y “José B. Collo” (no periódico), la C. D. ha resuelto que, conjuntamente con la Subcomisión de Estudios y Publicaciones, integren dicho Jurado los capitanes González Lonzième y Molina, y el Director del Boletín, capitán Wolberg.

**CENTENARIO DEL NACIMIENTO DEL
VICEALMIRANTE CARLOS G. DAIREAUX**

El 21 de diciembre pasado los capitanes Dietrich y Ojanguren, en representación de la C. D., concurrieron a la misa celebrada en la iglesia de Nuestra Señora del Pilar al cumplirse el centenario del nacimiento del vicealmirante Daireaux.

NUEVO PANTEÓN SOCIAL

Cesión de un lote en el Cementerio de la Chacarita

Se pone en conocimiento de los señores socios que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por expediente N° 85.704/71, ha otorgado al Centro Naval, por sesenta años, un lote de 59,90 X 24 m, en la zona denominada Grupo III-B del cementerio de la Chacarita, para la construcción del nuevo Panteón.

DELEGACIÓN USHUAIA. Designación de presidente

Ha sido designado Presidente de la Delegación Ushuaia el capitán de navío Raúl F. Torrent, comandante de la Base Naval.

ANEXO CENTRO NAVAL. Tarifas

A partir del 1° de enero las tarifas del Anexo han sido aumentadas en un 30 %, redondeándose los nuevos importes resultantes en la forma que se expresa a continuación:

CATEGORÍA V COMODIDADES		Tarifa actual	Aumento 30 %	Importe redondeado
A - Sólo, habitación a la calle				
1.	Socio activo o concurrente	16.—	20,80	20.—
2.	Familiares de socio activo, sin el titular	17.50	22,75	23.—
3.	Oficiales superiores de otras FF. A A.	19.50	25,35	25.50
4.	Socios transeúntes	22.—	28,60	28,50
5.	Invitados especiales	24.—	31.20	31.—
B - Sólo, habitación interna				
1.	Socio activo o concurrente	18.50	17.55	17.50
2.	Familiares de socio activo, sin el titular	15.—	19.50	19.50
3.	Oficiales superiores de otras FF. A A.	16.50	21.45	21.50
4.	Socios transeúntes	20.—	26.—	26.—
5.	Invitados especiales	23.—	29.90	30.—
C - Habitación compartida, a la calle				
1.	Socio activo o concurrente	11.50	14,95	15.—
3.	Oficiales superiores de otras FF. AA.	14.—	18.20	18.—
D - Habitación compartida, interna				
1.	Socio activo o concurrente	10.50	13.65	13.50
3.	Oficiales superiores de otras FF. AA.	12 —	15.60	15.50
E - Dos personas, habitación a la calle				
1.	Socio activo o concurrente	23.50	30.55	30.50
2.	Familiares de socio activo, sin el titular	25.—	32.50	32.50
3.	Oficiales superiores de otras FF. AA.	28.—	36.40	36.50
4.	Socios transeúntes	33.—	42.90	43.—
5.	Invitados especiales	34.—	44.20	44.—
F - Dos personas, habitación interna				
1.	Socio activo o concurrente	20.—	26.—	26. —
2.	Familiares de socio activo, sin el titular	22.—	28.60	28.50
3.	Oficiales superiores de otras FF. AA.	24.—	31.20	31.—
4.	Socios transeúntes	30.—	39.—	39.—
5.	Invitados especiales	33.—	42.90	43.—
G - Tres personas				
1.	Socio activo o concurrente	28.—	36.40	36.50
2.	Familiares de socio activo, sin el titular	30.50	39.65	39.50
3.	Oficiales superiores de otras FF. AA.	33.—	42.90	43.—
4.	Socios transeúntes	42.—	54,60	54.50
5.	Invitados especiales	43.—	55.90	56.—

MEMORIA Y BALANCE DEL EJERCICIO DE 1971

Han sido aprobados por la C. D. la Memoria y el Balance correspondientes al ejercicio de 1971, autorizándose su impresión.

Asimismo, se ha aprobado la distribución de las reservas formadas con el excedente de dicho ejercicio.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA. Fecha y temario

Se ha resuelto convocar a asamblea extraordinaria para el miércoles 26 de abril a las 18, para considerar el siguiente Orden del Día:

- 1° Reforma del Estatuto en los artículos 1-2-4, inciso 2°) - 5 - 8 - 10, inciso 3°) - 11, inciso 6°) - 13, incisos 1°) y 2°) - 14 - 15 - 17, incisos 1°, 2°, 4°) y 5°) - 24, inciso 4°) - 28, inciso 2°) - 29 - 31, incisos 2°) y 4°) - 32 - 33 - 35 - 39 - 42 - 46 - 47, incisos 2°) y 6°) - 61 - 62 - 63 - 64 - 66 - 68, incisos 4°) y 12°) - 102.
- 2° Construcción de un nuevo panteón.
- 3° Reajuste del coeficiente aplicado para determinar la cuota social.
- 4° Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

ASAMBLEA ORDINARIA

a) Lista de candidatos - Oficialización

Habiéndose recibido dentro de los términos estatutarios la siguiente lista de candidatos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas, cuyo apoderado es el señor teniente de fragata (R S.) Honorio J. Ferrari, se ha resuelto oficializarla:

COMISIÓN DIRECTIVA

Período 1972-1974

Vicepresidente 2°: Capitán de Navío Antonio H. Rivolta
Protesorero: Capitán de Fragata Contador Jorge L. Puente
Vocales titulares:

Capitán de Navío Jonás L. Sosa
Capitán de Navío Enrique G. Martínez
Capitán de Fragata Carlos D. Rojo
Capitán de Fragata Francisco Suárez Battan
Teniente de Fragata Roberto Rodríguez Villar
Capitán de Fragata Rafael E. Chaliér
Capitán de Fragata Fulgencio Ruiz
Capitán de Fragata Barry M. Hussey
Capitán de Fragata Isidoro A. Paradelo
Capitán de Navío Médico Manuel V. Talarico

Período 1972-1973

Vocales suplentes:

Teniente de Navío Jorge Piqué
Capitán de Corbeta Hugo C. Adamoli
Capitán de Corbeta Contador Miguel A. Ferreyra
Capitán de Corbeta Silvano G. Bolla
Capitán de Corbeta Víctor E. Zenobi
Capitán de Corbeta I.M. Fernando J. García

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Período 1972-1974

Revisor de Cuentas titular:

Capitán de Navío Carlos Evald Arnold

Período 1972-1973

Revisores de Cuentas suplentes:

Capitán de Fragata Contador Néstor A. Zabala
Teniente de Navío Oscar J. Barquin

b) Fecha y temario

Se ha resuelto convocar a dicha asamblea para el miércoles 26 de abril próximo a las 20, para considerar el siguiente temario:

- 1° Consideración de la Memoria, Balance, Inventario e Informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondientes al ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1971.
- 2° Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.
- 3° Proclamación de los nombres de los electos.
- 4° Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

HOMENAJE AL ALMIRANTE GUILLERMO BROWN

Al homenaje tributado al almirante Brown, que tuvo lugar el 3 de marzo, concurrió una comisión compuesta por el Vicepresidente 2°, capitán Rivolta, y los capitanes Ledesma, Ugarte y Badens.

Entretenimientos

ACERTIJOS

Aféresis

Tabique que divide compartimientos en el interior de un buque.

Acción de favorecer, auxiliar, proteger.

Anagrama

Embarcación.

Reptil venenoso.

Fuga de consonantes

. U . E .

Embarcación ligera de un solo palo, colocado hacia popa.

Fuga de vocales

G . . N D . L .

Salvavidas colocado por fuera, en la popa, con largo cordel sujeto a bordo.

Cambio de consonante

Embarcación para limpiar fondos de puertos, ríos, canales, etc.
Capital europea.

Cambio de vocal

Percha larga y encorvada para vela latina.

Pieza externa para equipos de emitir y recibir ondas eléctricas o hertzianas.

Paragoge

Puerto donde toca un buque, en su ruta.

Lista de personas de una corporación, clasificadas según grado, antigüedad, etc.

Palíndromo

.

Fruto sabroso, carnoso, fragante, llamado también piña.

Síncopa

Mar que forma parte del Mediterráneo.

Facilidad de acertar a tientas con las cosas.

Ordenamiento

HAMANO

Embarcación turca de transporte.

(Las soluciones en la pág. 128)

CASILLERO 1

a	55	4	96	33	42	65
b	24	40	78	15	58	92
c	83	46	17	2	89	71
d	30	48	70	11	94	27
e	85	20	54	79	32	63
f	10	49	59	31	87	36
g	7	19	9	14	82	90
h	25	88	66	6	45	21

i	37	1	93	64	86	44
j	76	13	41	91	51	74
k	53	18	73	8	61	23
l	75	43	28	81	69	57
m	22	84	50	35	62	68
n	80	12	52	26	3	34
o	47	38	60	77	29	72
p	39	56	95	5	16	67

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								

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, periodista, literato, diplomático y político argentino. (Miguel, 1851-1905)

Referencias

- a) Duración de los seres sujetos a mutación.
- b) Acción de hablar mucho, insustancialmente.
- c) Afligido, apenado.
- d) Estar, permanecer, detenerse en un lugar.
- e) Potencia o facultad intelectual del alma; entendimiento, inteligencia (pl.).
- f) Adjetivo que se aplica indeterminadamente a una persona o cosa con respecto a otras (fem.).
- g) Titiritero gracioso con trajes y ademanes ridículos.
- h) Molde para hacer una cosa, especialmente zapatos, sombreros, etc. (pl.).
- i) Acción, obra, suceso, acontecimiento (pl.).
- j) Que tiene suficiencia, aptitud (fem.).
- k) Canta con sujeción al tono.
- l) Firme, que tiene fuerza legal (fem.).
- m) Cubres un edificio.
- n) Fin, término, conclusión de alguna cosa.
- o) Lo que se debe (pl.).
- p) Lista que llevan como adorno las cortinas, doseles, etc.

(La solución en la página 128)

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

Acertijos

Aféresis:

Mamparo. Amparo.

Anagrama:

Barco. Cobra.

Fuga de consonantes:

Cúter.

Fuga de vocales:

Guindola.

Cambio de consonante:

Draga. Praga.

Cambio de vocal:

Entena. Antena.

Paragoge:

Escala. Escalafón.

Palíndromo:

Ananá.

Síncopa:

Tirreno. Tino.

Ordenamiento:

Mahon a.

Poligrafía

a) Tiempo; b) Charla; c) Triste; d) Quedar; e) Mentas; f) Alguna; g) Payaso; h) Hormas; i) Hechos; j) Idónea; k) Entona; l) Válida; m) Techas; n) remate; o) Deudas; p) Cenefa.

“Es tiempo ya de dar fin a esta charla que me ha hecho pasar dulcemente algunas horas de esta vida triste, monótona.”

CANÉ

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: \$ 18.



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.



TALL. GRAF. BUSCHI S. A.



BUENOS AIRES

ABRIL-JUNIO 1972 • Núm. 691

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

¡LA RIQUEZA DEL PAÍS 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

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

EMPRESA DE AVANZADA EN LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

CORRIENTES 672 - BUENOS AIRES TEL. 45-7031

SEÑOR EGRESADO DE LA ESCUELA NAVAL

Homenaje a la Escuela Naval Militar en su centenario

A instancias de un grupo de oficiales egresados de la ESCUELA NAVAL MILITAR, se realizó el 14 de julio próximo pasado una reunión en los salones del CENTRO NAVAL.

De la misma y de posteriores reuniones surgieron los siguientes puntos importantes:

- La conveniencia de realizar un acto de homenaje a la ESCUELA NAVAL MILITAR en su Centenario por parte de todos los egresados.
- La constitución de una Comisión de Homenaje cuya presidencia honoraria será ejercida por el Almirante decano de la ARMADA ARGENTINA, señor Vicealmirante (R.E.) don FRANCISCO LAJOUS y cuya presidencia ejecutiva será desempeñada por el ex-Director de la ESCUELA NAVAL MILITAR de mayor edad, designación que recayó en el señor Almirante (R.E.) don HÉCTOR VERNENGO LIMA.
- Se elaboró el siguiente programa de actividades:

1º: Día 30 de septiembre, a las 15:

- a) Descubrimiento de una placa en el Muro del Centenario, que la ESCUELA NAVAL MILITAR ha hecho construir al efecto, por parte del señor Almirante decano y el oficial más moderno presente.
- b) Bendición de la placa.
- c) Discurso alusivo a cargo del Presidente ejecutivo de la Comisión de Homenaje.
- d) Palabras de agradecimiento del señor Director de la ESCUELA NAVAL MILITAR.
- e) Visita a las instalaciones de la ESCUELA NAVAL MILITAR.
- j) Vino de honor ofrecido por la Dirección de la Escuela.

2º: Día 2 de octubre, a las 19:

Misa de acción de gracias en la Catedral Metropolitana celebrada por S. E. Rdm. el Excmo. señor Cardenal Primado de la Argentina y Vicario General de las Fuerzas Armadas, doctor don ANTONIO Caggiano.

- En consideración de lo que antecede, la Comisión de Homenaje se complace en invitar al señor egresado, sin distinción de jerarquías ni situación de revista, a concurrir a los actos mencionados, en la seguridad de que ha de compartir este emotivo regreso a las fuentes de nuestra formación naval.

Asimismo, ruega a usted haga conocer la presente a los señores egresados de su amistad, con el objeto de facilitar una efectiva y pronta difusión.

AURELIANO G. LARES
Capitán de Navío
Jefe Comisión RRPP

BERNARDO RODRÍGUEZ
Capitán de Fragata (RE)
Secretario

HÉCTOR VERNENGO LIMA
Almirante (RE)
Presidente

COMISION DE HONOR

Presidente: Vicealmirante D. FRANCISCO LAJOUS - Capitán de Fragata D. JULIO AYALA TORALES - Capitán de Navío D. CARLOS MONETA - Capitán de Navío D. TADEO MENDEZ SARAVIA - Capitán de Fragata D. ARMANDO JOLLY - Capitán de fragata D. LUIS A. IGARTUA - Capitán de Navío D. JUVENAL MUÑOZ - Capitán de Fragata D. EUGENIO BURZIO

COMISION EJECUTIVA

Presidente: Almirante D. HECTOR VERNENGO LIMA - *Vicepresidente:* Vicealmirante D. ERNESTO BASILICO - *Secretario:* Capitán de Fragata D. BERNARDO RODRIGUEZ - *Prosecretario:* Capitán de Navío D. AURELIANO G. LARES
Tesorero: Teniente de navío D. MANRIQUE GONZALEZ AVELLANEDA - *Vocales:* Contraalmirante D. ANTONIO MARIN, Capitán de Navío D. CARLOS CASTRO MADERO, Capitán de Fragata D. PEDRO FLORIDO, Capitán de Fragata D. NORBERTO BADENS, Capitán de Fragata D. HORACIO ZARATIEGUI, Capitán de Corbeta D. OSVALDO R. AREVALO y Teniente de Navío D. SANTIAGO ASSALINI

HOMENAJE DE EGRESADOS A LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN SU CENTENARIO

Comisión de Homenaje

NOTAS ACLARATORIAS:

1. El homenaje en la ESCUELA NAVAL MILITAR es sin familiares. Es deseable que los concurrentes lleven documentos de identidad.
2. A la misa quedan invitados los familiares y amigos de los egresados.
3. El tren especial para el traslado a Río SANTIAGO sale a las 12.55 desde la estación Plaza Constitución. El horario de regreso será indicado en la misma ESCUELA NAVAL.

Asimismo se podrá utilizar el servicio normal de trenes, tanto para la ida como para el regreso. El pasaje corre por cuenta del egresado.

4. Los señores egresados que prefieran trasladarse por medios propios tendrán a su disposición la playa de estacionamiento de automóviles del Astillero Río Santiago, de AFNE, en la localidad de ENSENADA. Desde el astillero habrá servicio de ferrys para la Escuela.
5. Para costear diferentes gastos, se han fijado los siguientes aportes:

Oficiales superiores.....	\$	12.—
Jefes	„	8.—
Oficiales.....	„	3.—
Egresados sin jerarquía militar	„	3.—

El excedente de lo que se recaude será donado al Hogar Naval Stella Maris, en la oportunidad que se informará.

6. Al personal en actividad se le descontarán los aportes de los haberes del mes de setiembre. Por B.N.P. se darán las instrucciones al respecto.
7. El personal en otras situaciones deberá hacer llegar el importe al CENTRO NAVAL antes del 10 de setiembre de 1972, personalmente o con indicación del remitente. Dicho aporte debe ser ingresado a la cuenta "Egresados Escuela Naval - N° 9964".
8. Se ruega concretar la contestación sobre su concurrencia antes del día 10 de setiembre próximo, mediante el llenado y remisión del volante agregado al pie.
9. Aquellos señores egresados que tengan interés en adquirir la medalla conmemorativa del Centenario confeccionada por el Departamento Estudios Históricos de la SECRETARÍA GENERAL NAVAL podrán hacerlo por intermedio de dicho Departamento o de la Secretaría del CENTRO NAVAL. En tal caso el trámite deberá ser efectuado por separado y antes del 1° de octubre próximo. El costo de la medalla ha sido fijado en \$ 20.

Cortar por la línea de puntos

NOMBRE Y APELLIDO:

PROMOCION:

CONCURRE: SI - NO (Tachar lo que no corresponda)

En tren - En automóvil (Idem)

Firma

DOMICILIO:

FUNDADO EN MAYO DE 1882

Abr.-Jun. 1972

Nº 691

VOL. XC

AÑO XCI

BOLETIN del CENTRO NAVAL

SUMARIO

90° Aniversario del Centro Naval	IX
Petróleo argentino. (Algunos apuntes históricos)	131
<i>Capitán de fragata Bernardo N. Rodríguez</i>	
Evolución de la navegación	139
<i>Contraalmirante Francisco I. D. Morell</i>	
Una Luna para porfiados	155
<i>Capitán de corbeta Atilio Marcos Polverini</i>	
Pesca y protección de los recursos vivos del mar en la Patagonia argentina (Provincia del Chubut)	163
<i>Doctor Alfredo H. Rizzo Romano</i>	
Un episodio en la carrera del Contraalmirante Franklin Nelson Page	179
<i>Sra. M. Zulema P. de Pelliza</i>	
El velero «Alejandrina». (Un barco resucitado)	185
<i>Capitán de ultramar Emilio Biggeri</i>	
Breve historia de los cronómetros de marina	191
<i>Ingeniero Gustavo Dufour</i>	
Un método de calificación	199
<i>Capitán de fragata Juan Carlos Sidders</i>	
Un largo y accidentado viaje por el Atlántico	203
<i>Capitán de fragata Héctor A. González Warcalde</i>	
La Marina de Guerra Polaca libre. (Algunos epi- sodios de su actuación durante la Segunda Gue- rra Mundial)	211
<i>Doctor Antonio Wysokinski</i>	
Al crucero «Almirante Brown»	229
<i>Capitán de fragata capellán José Brendel</i>	
Necrológicas	231
Asuntos internos	247
Entretencimientos	261



Registro de la Propiedad
Intelectual Nº 1.153.935

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

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. CARLOS G. N. CODA

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:
Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA
Vicepresidente 1º:
Contraalmirante VICTOR H. PEREYRA MURRAY
Vicepresidente 2º:
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Secretario:
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Tesorero:
Capitán de Navío Contador ALDO ANGEL MARCHESOTTI
Protesorero:
Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE
Vocales titulares:
Capitán de Navío HUGO LUIS G. DI ETRICH
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. OFANGUREN
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 JUAN JORGE BASSO
Capitán de Navío JONAS L. SOSA
Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTÍNEZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN
Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR
Capitán de Fragata RAFAEL E. CHALIER
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata BARRY M. HUSSEY
Capitán de Fragata ISIDORO A. PARADELO
Capitán de Navío Médico MANUEL V. TALARICO
Vocales suplentes:
Capitán de Corbeta I. M. FERNANDO J. GARCÍA
Teniente de Navío JORGE PIQUÉ
Capitán de Corbeta SILVANO G. BOLLA
Capitán de Corbeta HUGO C. ADAMOLI
Capitán de Corbeta VICTOR E. ZENOBI
Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA
COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS
Revisores titulares:
Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK
Capitán de Navío CARLOS EVALD ARNOLD
Revisores suplentes:
Capitán de Fragata Contador NÉSTOR A. ZABALA
Teniente de Navío OSCAR J. BARQUIN

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA

Capitán de Navío ENRIQUE GERMAN MARTÍNEZ

Capitán de Navío Médico MANUEL V. TALARICO

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO

Capitán de Corbeta VICTOR E. ZENOBI

Teniente de Navío JORGE PIOUSÉ

INTERIOR:

Presidente:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vocales:

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER

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 ISIDORO A. PARADELO

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR

— Anexo Centro Naval:

Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI

Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— Comedor y Bar:

Capitán de Fragata ISIDORO A. PARADELO

Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

— Baños y Peluquería:

Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR

— Edificio:

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Corbeta I. M. FERNANDO J. GARCÍA

— Panteón:

Capitán de Navío ENRIQUE GERMÁN MARTÍNEZ

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI (*Adscr.*)

Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

Capitán de Corbeta FAUSTO J. MENICA (*Adscr.*)

— Campo Deportivo Olivos:

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN

Capitán de Corbeta HUGO C. ADAMOLI

Capitán de Corbeta Contador EDUARDO A. FERRO (*Adscr.*)

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

— *Personal:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA

— *Disciplina, Ingreso y Reingreso de Socios:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Navío Médico MANUEL V. TALARICO
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

HACIENDA

Presidente:

Capitán de Navío Contador ALDO ANGEL MARCHESOTTI

Vocales:

Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE
Capitán de Fragata JUAN JORGE BASSO

DEPORTES

Presidente:

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Vocal:

Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

— *Náutica:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:

Capitán de Navío JONÁS L. SOSA

Comisión Interna.Tigre:

Capitán de Navío SIRO DE MAR FINI (*Adscr.*)
Capitán de Corbeta JORGE I. TARALLO PUJOL (*Adscr.*)
Capitán de Corbeta Contador JULIO A. PABÓN (*Adscr.*)

Comisión Interna Campo Deportivo Olivos:

Capitán de Navío ARTURO DIRIJBÉ (*Adscr.*)
Teniente de Navío OSCAR E. SICHES (*Adscr.*)
Teniente de Navío FRANCISCO DOMENECH (*Adscr.*)
Teniente de Navío Contador JORGE PINO (*Adscr.*)
Teniente de Corbeta Cont. JORGE L. RICCOMBENI (*Adscr.*)

— *Regatas:*

Capitán de Corbeta OSCAR A. PELUFFO URTUBEY (*Adscr.*)
Teniente de Navío SAÚL FIDEL ALVAREZ (*Adscr.*)

— *Esguima:*

Inspector de la Sala de Armas:

Capitán de Corbeta RAFAEL GONZÁLEZ ALDALUR

Delegado de Esguima 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:*

Teniente de Fragata ARTURO A. VIASSAT (*Delegado titular*)
Capitán de Corbeta HUGO C. ADAMOLI

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Vocales:

Capitán de Fragata RAFAEL E. CHALIER

Capitán de Fragata BARRY M. HUSSEY

Capitán de Corbeta SILVANO O. BOLLA

MAR DEL PLATA

Presidentes:

Capitán de Navío JULIO A. TORTI

USHUAIA

Presidente:

Capitán de Navío RAÚL F. TORRENT

TIGRE

Presidente:

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ 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

Contraalmirante EMILIO E. MASSERA

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

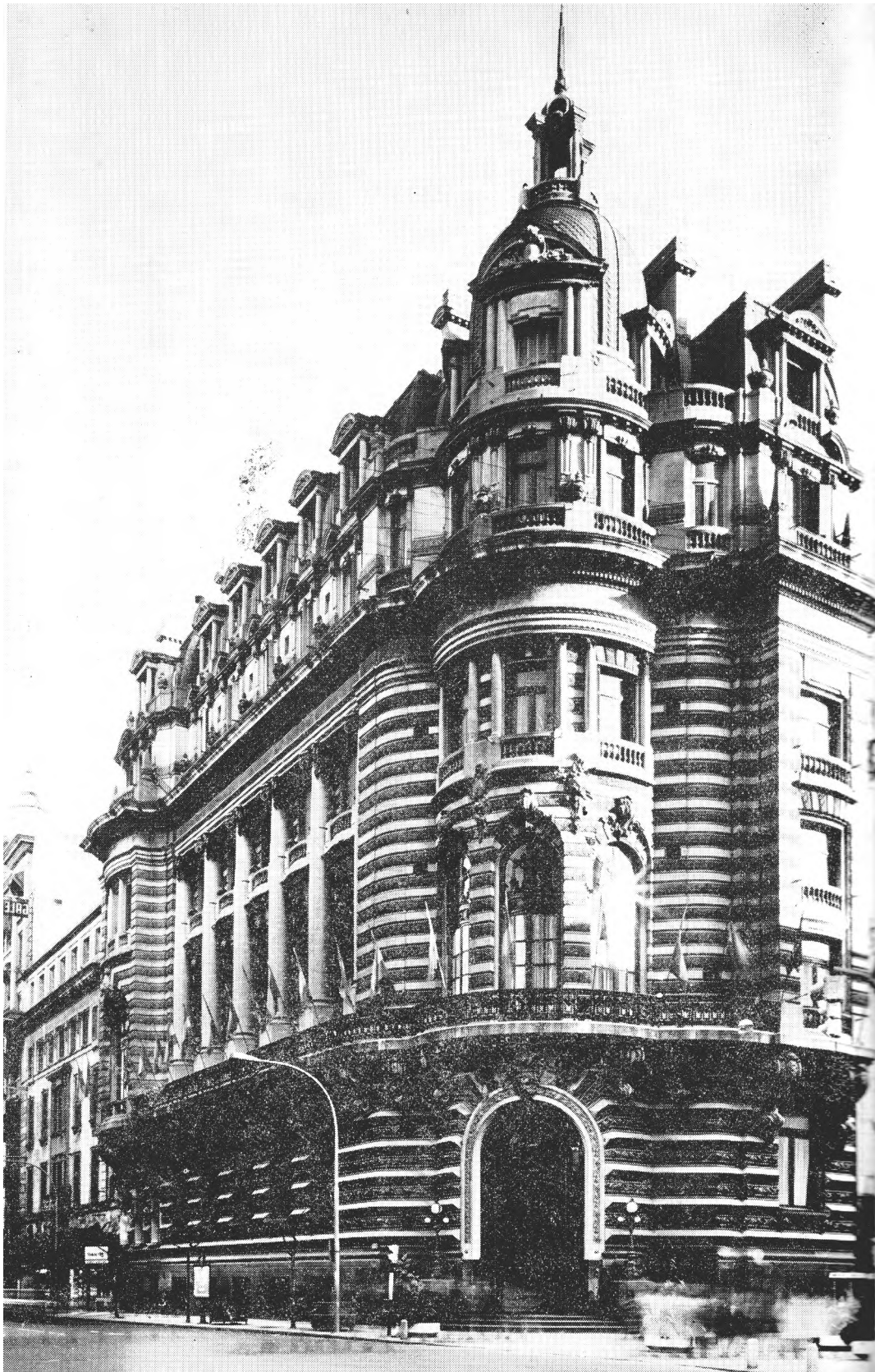
Vicealmirante CARLOS A. GARZONI

Ingeniero ENRIQUE BUTTY

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Contraalmirante RODOLFO N. M. PANTARINI

Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA



El Nonagésimo Aniversario del Centro Naval

El 4 de mayo el Centro Naval y su Boletín cumplieron noventa años de vida.

En la biografía de su fundador, el capitán de navío Santiago J. Albarracín, publicada en el 689 (octubre-diciembre de 1971), describimos los modestos comienzos y el espíritu que animaba a los jóvenes fundadores.

En la lucida ceremonia con que en el día aniversario se celebró la fecha, el actual presidente del Centro Naval, vicealmirante Fuentes, cuyo discurso puede leerse en la página 251 del presente número, les rindió merecido homenaje, tanto a ellos, que desafiaban un ambiente no muy favorable a las innovaciones, como a los órganos del periodismo, el bien llamado “cuarto poder”, que con admirable visión del futuro los alentaron asistiendo al bautismo, teniendo al recién nacido en sus brazos como buenos padrinos, y dedicándole luego elogiosos comentarios y palabras de aliento cada vez que se ocupaban de él en sus columnas.

A su vez, el Boletín que ellos fundaron aquella misma noche, se asocia ahora a la conmemoración publicando el texto del acta de fundación, el facsímil del primer proyecto de reglamento, y como nota pintoresca, la copia fotográfica de una invitación a sesión de la Comisión Directiva, dirigida al teniente de fragata don Juan A. Martín, en 1891.

El formulario lleva impresa, como puede verse, la dirección de Cerro 1082, que era el quinto local ocupado por el Centro, tachada y

reemplazada por la de Alsina 438, por lo tanto el sexto local en los primeros nueve años de vida del Centro.

Después de otros veinte años y otras dos mudanzas, con el apoyo de las autoridades nacionales, de las municipales, y del Congreso que vota una ley al efecto, comienza la construcción y gracias sobre todo al empeño y a la actividad del presidente capitán de navío Rojas Torres, se inaugura oficialmente en mayo de 1914 el actual edificio, cuya fotografía precede a este artículo, y que a través de los años, con su noble arquitectura, se ha convertido para propios y extraños, casi en un símbolo y una imagen del Centro Naval.

OBJETO DE LA SOCIEDAD.

CAPITULO 1.º DEL RÉGLAMENTO DEL « CENTRO NAVAL. »

Art. 1.º Con el título de CENTRO NAVAL se funda en la Capital de la República Argentina, una Sociedad compuesta de los Oficiales subalternos de la Armada y empleados civiles de las reparticiones de la Marina, con los móviles siguientes:

- I—Promover y fomentar la union, instruccion y espíritu de cuerpo de todos sus miembros.
- II—Adquirir en el concepto del país y del extranjero la opinion más favorable para la Armada Nacional, efectuando trabajos que denoten la competencia de los Oficiales de la Marina de Guerra.
- III—Publicar una Revista ó Boletín mensualmente, en el cual los socios insertarán sus trabajos.
- IV—Presentar proyectos y estudios á la aprobacion del Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, que se relacionen con las necesidades y adelantos de la Armada, por intermedio de las Oficinas correspondientes, ciñéndose en todo á las Ordenanzas.
- V—Ofrecer á la oficialidad de las estaciones navales extranjeras, un centro de reunion donde puedan apreciar los adelantos de nuestra Marina de Guerra, y de esa manera estrechar relaciones con nuestros Oficiales.

ACTA DE FUNDACION DEL CENTRO NAVAL

En Buenos, Aires á cuatro de Mayo de mil ochocientos ochenta y dos, reunidos á las 8 h. p. m. en casa del Sub-Teniente Don Santiago

J. Albarracin, los señores Oficiales Subalternos de la Armada, Tenientes Don Manuel Garcia y Mansilla, Don Eduardo O'Connor, Don Eduardo Lan, Don Francisco S. Rivera y Don Miguel Lascano; Sub-Tenientes Don Santiago J. Albarracin, Don Félix Dufourq, Don Enrique Quintana, Don Onofre Bedbeder, Don Julio Hitce, Don Manuel Barraza y Don Mariano Saracho; el Señor Comisario Contador Don Carlos J. Barraza; los Señores Profesores de la Escuela Naval, Don Luis Pastor, Don Teodoro Rose, Don Pablo Canevali y Don Alberto Smerschow, Don Benito Goyena y Don Alejandro Albarracin; los Señores Cronistas, Don Luis Navarro, de «La Prensa», Don Benigno Lugones, de «La Nación», Don Fernando Olivares, de «El Diario» y Don Diógenes Decoud, de «El Nacional»; el Señor Sub-Teniente Albarracin, iniciador de la fundación de una Sociedad que mantuviera el espíritu de cuerpo entre los Oficiales Subalternos de la Armada y concluyera para siempre con las emulaciones mezquinas que retardan el adelanto de nuestra Marina, pidió al Señor Don Luis Pastor que, en su calidad de Decano de los Profesores de la Escuela Naval y como uno de los partidarios más decididos del progreso de la Armada, explicara los fines para que nos habíamos congregado. El Señor Pastor satisfizo la petición del Sub-Teniente Albarracin. En seguida hizo uso de la palabra el Teniente Don Manuel Garcia y Mansilla, demostrando la influencia benéfica que ejercerá esta asociación en nuestra Armada.

Fue proclamada por unanimidad la Comisión Directiva siguiente:

PRESIDENTE

Teniente Don Manuel García y Mansilla.

VICE-PRESIDENTES

1° Teniente Don Juan Picasso.

2° „ „ Leopoldo Funes.

SECRETARIOS

Sub-Teniente Don Santiago J. Albarracin.

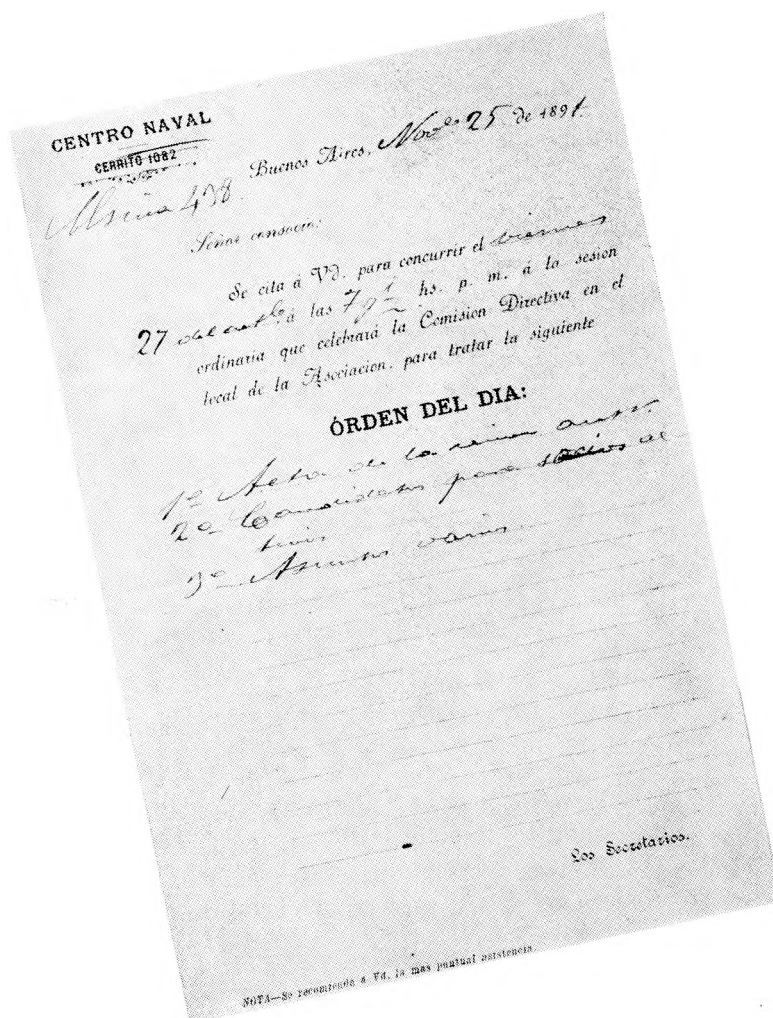
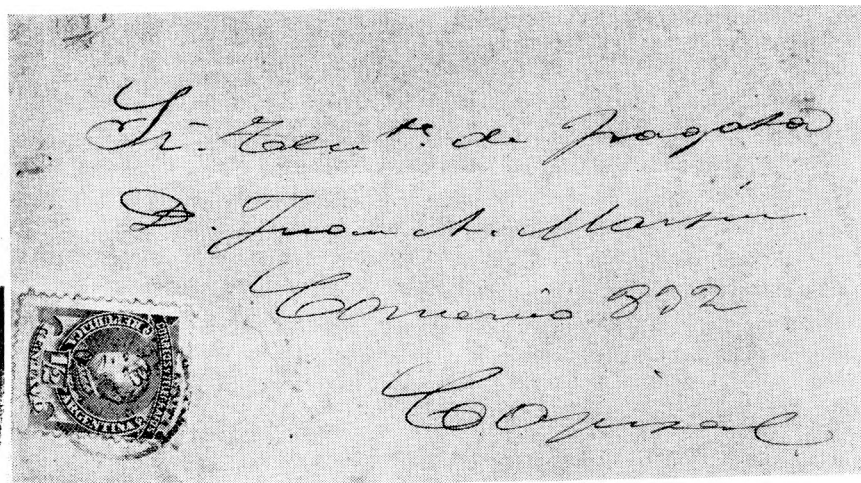
Don Benito Goyena.

TESORERO

Comisario Contador Don Carlos J. Barraza.

VOCAL

Capitanes, Don Andrés E. Gómez y Don Luis D. Cabral; Tenientes, Don Emilio Barilari, Don Agustin del Castillo, Don Atilio Barilari, Don Francisco Rivera, Don Eduardo O'Connor, Don Hipólito Oliva, Don Eduardo Lan y Don Guillermo Pintos; Sub-Teniente Don Félix Dufourq.



El Señor Teniente García y Mansilla, pidió su nombraran Presidentes Honorarios de la Asociación á S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, y al Señor General Don Domingo F. Sarmiento, haciendo presente que fue durante la Presidencia del Señor Sarmiento que se fundó la Escuela Naval y que se adquirieron los primeros buques de nuestra Armada.

Por unanimidad fueron proclamados Presidentes Honorarios los propuestos por el Teniente García y Mansilla.

—El Profesor Pastor propuso se denominara la Asociación «Ateneo Brown».

—El Sub-Teniente Dufourq se opuso. Dijo: que creía que era un homenaje bien tributado y suficiente el que la principal de las naves de nuestra Armada, llevara el nombre del Almirante Brown.

—El Sub-Teniente Albarracín juzgaba mejor designar la Asociación: CENTRO NAVAL. Puesta á votación la proposición del Sub-Teniente Albarracín, fue aprobada.

Se resolvió que la Comisión Directiva redactase el Reglamento.

—El representante de «La Nación», Don Benigno Lugones, pidió permiso para hablar, el que le fue concedido. Entonces dijo: que él había pertenecido á muchas Sociedades y que excepto dos, el «Círculo Médico» y el «Instituto Geográfico», las demás habían fracasado cuando se discutía el Reglamento; que aconsejaba no discutiesen el Reglamento que presentase la Comisión Directiva.

Todos encontraron muy atinado el consejo del señor Lugones, dándosele por ello las gracias.

Se adoptaron las generalidades siguientes, para que sirvieran de base al Reglamento:

1ª El CENTRO NAVAL se compondría de Oficiales Subalternos, desde Sub-Teniente á Capitán inclusive y de las personas de los diversos cuerpos de la Armada, cuyos grados ó empleos estén comprendidos en los límites prefijados y de ciudadanos en las condiciones y proporción que se establecerá en el Reglamento.

2ª Los miembros del CENTRO NAVAL que fueren promovidos á un grado ó empleo superior podrán seguir como socios activos.

3ª La cuota de ingreso queda fijada en 150 pesos moneda corriente y la mensual en 50.

4ª Considerar á los Jefes superiores como Socios Honorarios.

Se recibieron dos cartas: una del Capitán Don Carlos Sarmiento y

la otra del Capitan Don Guillermo Mac-Carthy: la del primero felicitando á los iniciadores y fundadores de la Asociación y solicitando se le cuente entre los Socios;—la del segundo, presentando sus excusas por no poder asistir á la reunión y significando que se adhería á lo que hicieran.

Se dió por terminado el acto á las 10 lis. 30 m. p. m.

Benito Goyena.
Secretario.
Carlos J. Barraza
Tesorero.
Eduardo O'Connor.
Atilio S. Barilari.

MANUEL GARCÍA Y MANSILLA.
Presidente.
Leopoldo Funes Sotomayor.
Vice-Presidente.
Santiago J. Albarracin.
Secretario.
Francisco S. Rivera.
Eduardo Lan.

Alejandro Albarracin, Mariano Saracho, Julio Hitce, Onofre Bededer, Manuel Barraza, Luis Pastor, Teodoro Rose, Félix Dufourq, Enrique Quintana, Pablo Canevali, Miguel Lascano, Alberto Smerschow.



ASTARSA

UN COMPLEJO INDUSTRIAL ARGENTINO EN EL EQUIPAMIENTO DEL PAIS Y DE AMERICA





JEAN GUITTON

de la Academia Francesa

EL

PENSAMIENTO Y LA GUERRA

Traducción directa del francés
por el Capitán de Fragata de la Armada Argentina
José María Cohen

La obra intenta relacionar la ciencia filosófica con el arte de la guerra moderna, o sea, con el conflicto bélico en el cual el arma absoluta, la bomba atómica, constituye el medio preponderante y avasallador de la estrategia y táctica militares.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: \$ 7

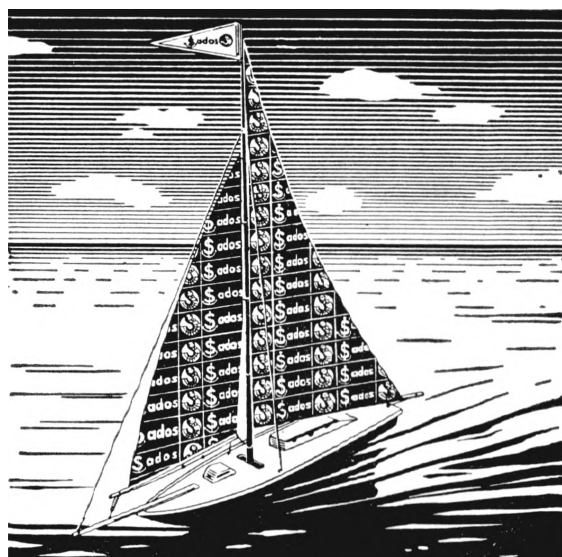
Presentación:

Papel obra de primera.
152 páginas.
Encuadernación
con tapas
en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de
la Armada y en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Bs. Aires,
tel. 31-1011, int. 125





**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 N° 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. Oña
VERONICA
Calle 25 entre 30 y 32
RIO GRANDE
Ruta 3



TANDANOR

S. A. C. I. Y N.

TALLERES NAVALES DARSENA NORTE

Avenida Antártida Argentina 1429 - Dársena Norte - Teléf. 31-5271/76
Buenos Aires - República Argentina
Telex: TANDANOR BAIRE5



100.000 m² DE TALLERES - 2 DIQUES SECOS
3 DIQUES FLOTANTES
CALIDAD, EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD EN REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES

Banco Ganadero Argentino



RETIRO - Juncal 748

PLAZA PELLEGRINI - Libertad 1389

PRIMERA JUNTA - Rivadavia 5300

LAVALLE - Lavalle 1169

CABILDO - Cabildo 2338

la
empresa
al
servicio
del
país



**DIRECCION GENERAL DE
FABRICACIONES MILITARES**

Cabildo 65, Bs.As., R. Argentina

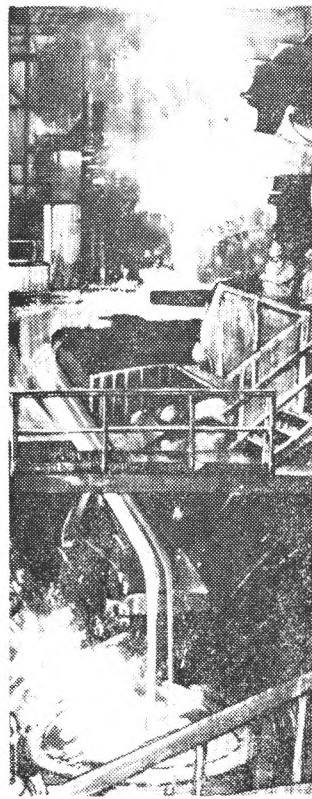
- Pionera y rectora de la Siderurgia Argentina
- Realizadora del Plan Cordillerano, el más importante proyecto de prospección geológico minero del país
- Ejecutora de la explotación ferrífera de Sierra Grande
- Promotora del desarrollo: del Noroeste Argentino (N.O.A.) del Complejo Industrial Ramallo - 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



Telam

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.



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. 125

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: \$ 4,50

Precisión



La manera de
ser empresa
que nos hizo
confiables.

Precisión para planificar Para diseñar.
Para producir.

Precisión para comprender las necesidades del mercado y precisión para satisfacerlas.

Precisión en todo.

Desde una simple lamparita eléctrica o un aparato electrodoméstico, hasta un complejo sistema de telecomunicaciones.

Precisión es la manera de ser empresa que tiene Philips y que se comprueba desde que se instaló en la Argentina en 1935.

Precisión es el estilo Philips de trabajo, que da por resultado calidad indiscutible y que le sirve al país.



Philips

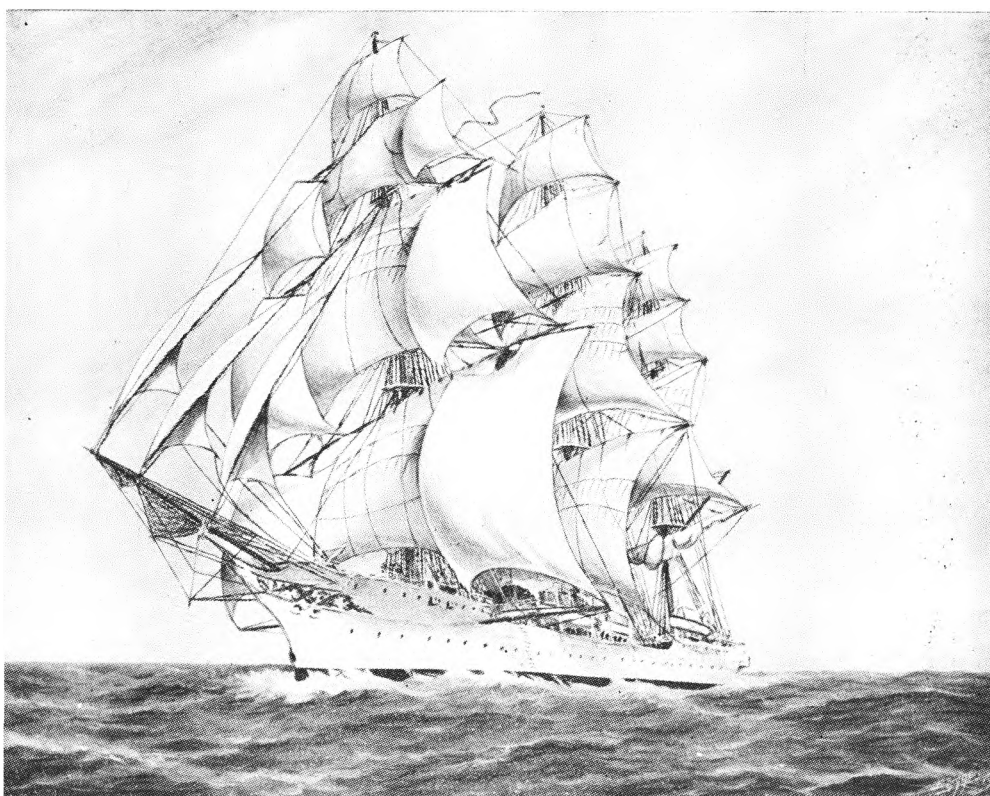
PHILIPS



L A M I N A

LA FRAGATA A.R.A.

"PRESIDENTE SARMIENTO" A TODA VELA



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

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: \$ 25 el ejemplar.

Edición común: \$ 4,50 el ejemplar.

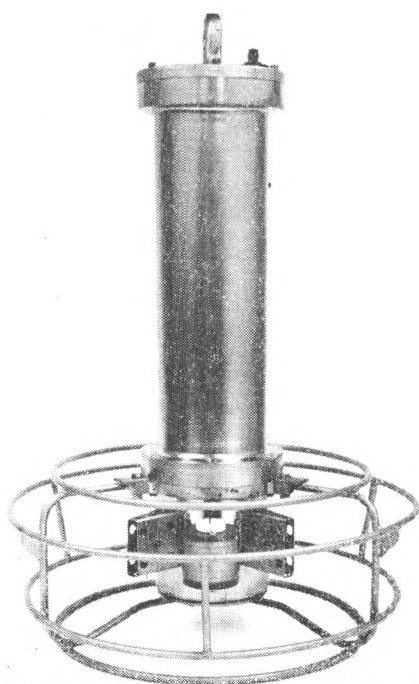
Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina del Instituto de Publicaciones Navales, Córdoba 547, Capital Federal, tel. 31-1011, int. 125.

APARATOS Y EQUIPOS PARA OCEANOGRAFÍA

DE NUESTRA REPRESENTADA **PLESSEY** ENVIRONMETAL SYSTEMS

(Ex-BISSET BERMANN)

SAN DIEGO - CALIFORNIA - U.S.A.



REPRESENTANTES

EXCLUSIVOS

PARA LA ARGENTINA

SIREX

LIBERTAD 836

Buenos Aires

Tel. 42-1927

44-5781

EQUIPO DE TELEMETRÍA PARA DATOS
OCEANOGRÁFICOS TALES COMO: SALINI-
DAD, CONDUCTIVIDAD, TEMPERATURA, ETC.

Otros equipos oceanográficos de Plessey:

SALINÓMETROS
MEDIDORES DE VELOCIDAD DE SONIDO
CONDUCTÍMETROS
GUINCHES OCEANOGRÁFICOS
MONITORES DE OLAS Y MAREAS
ETC. ETC.

CENTRO NAVAL

Instituto de Publicaciones Navales

Córdoba 547 31-1011, Int. 125 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. \$ 4.—
2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL**, del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. \$ 1.—
3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA**, del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. \$ 6.—
4. **LA NOVELA DEL MAR**, del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. \$ 3.—
5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,80.
6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA**, del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. M. Panzarini. \$ 9,50.
7. **EL SOCIALISMO**, del profesor Ludwig von Mises. \$ 11.
8. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS**, del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. \$ 6.—
9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA**, del capitán de fragata A.R. A. Carlos M. Mazzoni. \$ 4,20.
10. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA**, de Hebe Boyer. \$ 4,80.
11. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS**, del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. \$ 3,60.

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. Mathé (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. \$ 6,60.
13. **DINÁMICA DE LOS MECANISMOS**, del capitán de navío A.R. A. Mario Raúl Chingotto. \$ 18.—
14. **GAUCHOS Y MARINEROS**, del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. \$ 4,50.
15. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Peticarari. \$ 40.—
16. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. \$ 5,70.
17. **EL TERCER VIAJE DE AMERICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,60.
18. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 2,90.
19. **LOBOS DE MAR**, del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. \$ 4,50.
20. **LOS PROBLEMAS DEL RÍO DE LA PLATA**, del doctor Isidoro Ruiz Moreno. \$ 5.—
21. **MINIO Y PINTURA GRIS**, del capitán de navío contador A.R.A. Pablo Luis Arguindeguy. \$ 4,50.
22. **EL PENSAMIENTO Y LA GUERRA**, de Jean Guitton, de la Academia Francesa. \$ 7.—
23. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 4,50.
24. **LÁMINA 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 del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25. Edición común: \$ 4,50.
25. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «HERCULES» (Y EL BERGAN-TÍN «SANTÍSIMA TRINIDAD»)**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 4,50.

El Instituto de Publicaciones Navales

distribuye y vende los libros

del

Departamento de Estudios

Históricos Navales



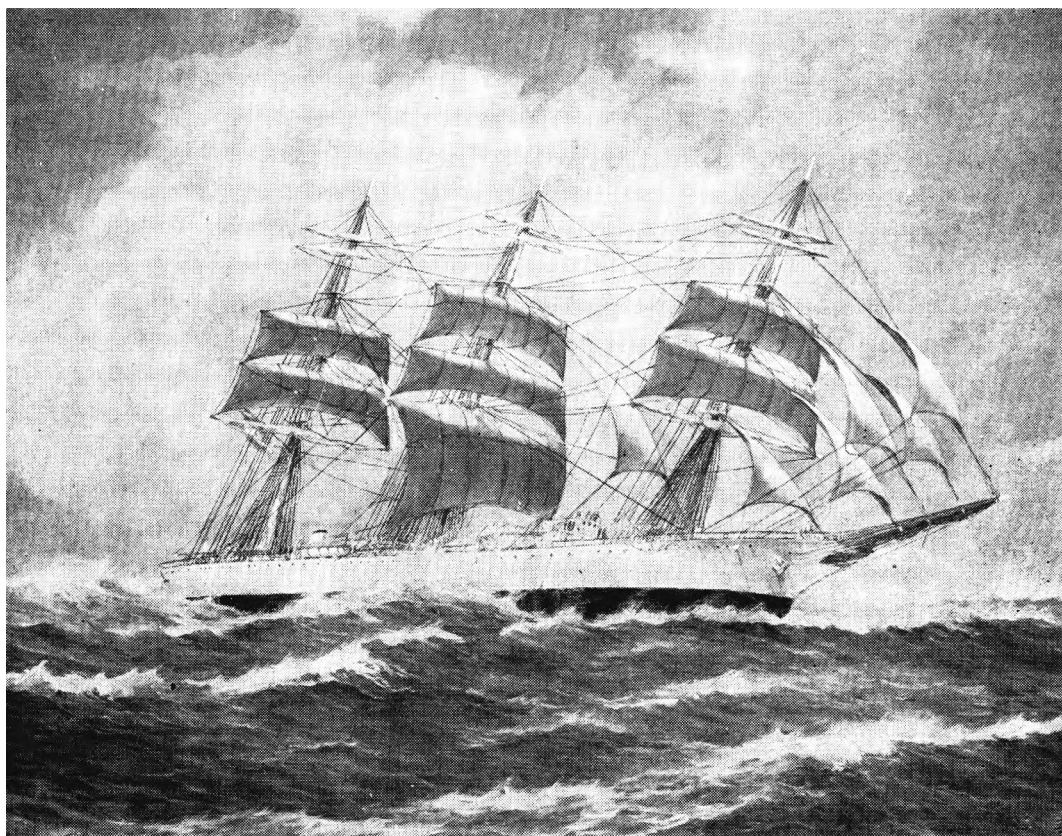
LIBROS EN VENTA

1. **LA MARINA EN LA MONEDA ROMANA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio \$ 4.—
2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**, de Ángel Justiniano Carranza. (4 tomos) \$ 30.—
3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI**, de Tulia Piñero \$ 10.—
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 Basavillbaso y T. Guido. \$ 10.—
5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA**, por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio \$ 8.—
6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817-1819**, de V. Mario Quartaruolo \$ 8.—
7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA**, de Ricardo Piccirilli \$ 9.—
8. **AMÉRICO VESPUCCIO**, de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica \$ 18.—
9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO**, de Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLÉMICA**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter \$ 8.—
11. **EL RÍO PARANÁ EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS**, de Oscar Luis Ensineck \$ 9.—
12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTÍN GARCÍA**, de Luis E. Argüero \$ 8.—
13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio \$ 9.—

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto \$ 3,50
15. **CAPITÁN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto \$ 3,50
16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO**, de Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
17. **D. FRANCISCO DE GURRUCHAGA**, de Bernardo Frías.
\$ 3,50
18. **D. JUAN LARREA**, de Pedro Isidro Garafia \$ 3,50
19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE**, de Enrique Zarácóndegui \$ 3,50
20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y GOBERNANTE**, de Juan Hilarión Lenzi \$ 10.—
21. **BIOGRAFÍAS NAVALES (45 semblanzas de marinos)**, de Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello \$ 9.—
22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR**, de Raúl A. Entraigas \$ 10.—
23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA Y AMERICANA**, de F. Lajous, P. E. Martí Garro, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Penas, R. A. Muzzio, V. M. Quartaruolo y H. F. Burzio \$ 10.—
24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS**, de Héctor Pedro Blomberg, ilustraciones de Emilio Biggeri \$ 20.—
25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC**, de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza \$ 6.—
26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartaruolo.
\$ 6.—
27. **MARTÍN JACOBO THOMPSON. ENSAYO PARA LA BIOGRAFÍA DE UN MARINO**, del capitán de fragata Enrique González Lonzième \$ 9.—
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.—
29. **LOS FUEGUINOS**, del capitán de navío médico Mario A. Pesagno Espora \$ 10.—



LAMINA
FRAGATA A.R.A.
"LIBERTAD"



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

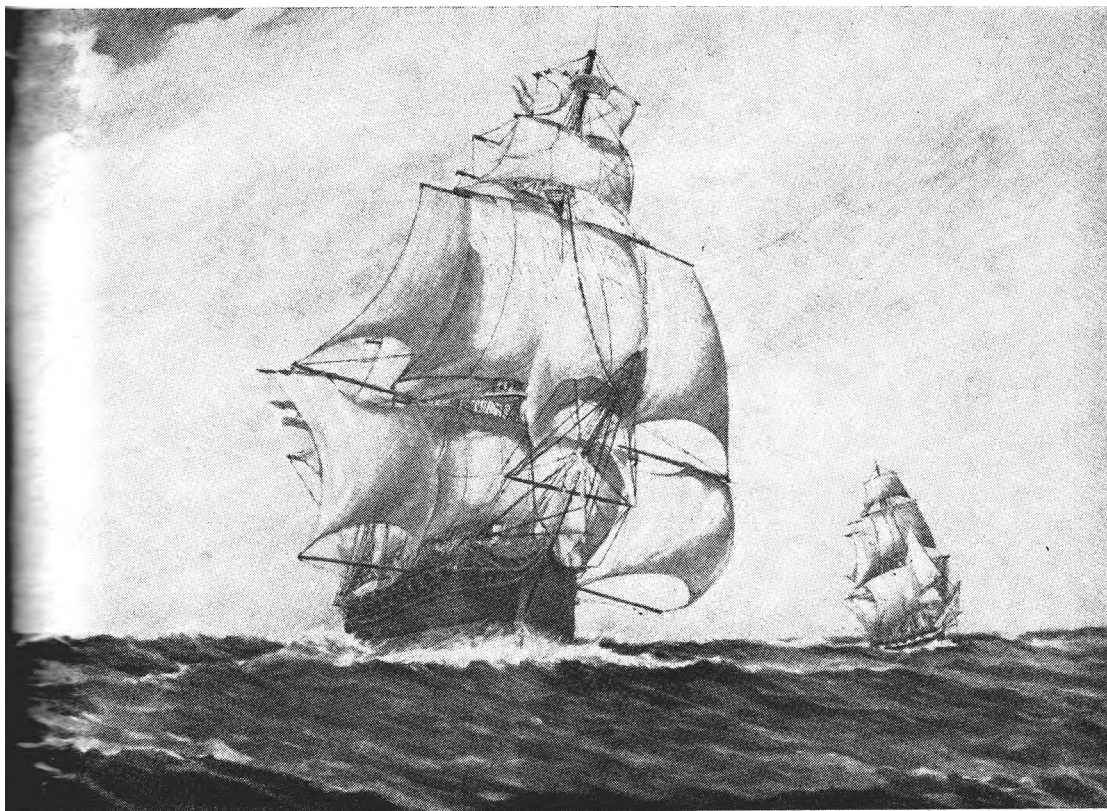
Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita
del artista, en carpeta especial: \$ 25 el ejemplar.

•

Edición común en carpeta común:
\$ 4,50 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. 125.



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: \$ 25 el ejemplar.



Edición común:
\$ 4,50 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. 125

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 por página, pero el emolumento máximo será de \$ 100 y el mínimo de \$ 30.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) ***PREMIO "ALMIRANTE BROWN".***

Diploma, medalla de oro y \$ 1.000, 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 bienalmente, en los años pares, y considerando los trabajos publicados en el respectivo bienio.

b) ***PREMIO "SARMIENTO".***

Diploma, medalla de oro y \$ 1.000, 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 bienalmente, en los años impares, y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

c) ***PREMIO "PIEDRA BUENA".***

Diploma, medalla de plata y \$ 500, 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 bienalmente y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

d) ***PREMIO "RATTO".***

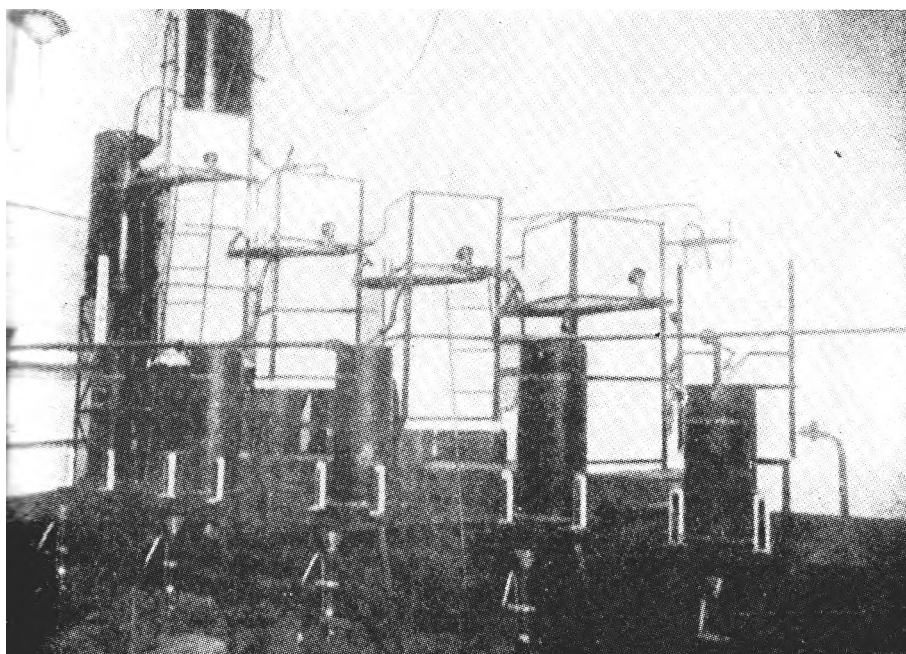
Diploma, medalla de plata y \$ 400, al autor del mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

Su adjudicación se hará bienalmente y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

e) ***PREMIO "JOSÉ B. COLLO".***

Diploma, medalla de oro y \$ 500.

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



PETROLEO ARGENTINO

(Algunos Apuntes Históricos)

**Por el Capitán de Fragata
BERNARDO N. RODRÍGUEZ**

En las múltiples publicaciones aparecidas en los periódicos y revistas en ocasión del cincuentenario de YPF no se ha puesto de manifiesto, a nuestro juicio, la importancia fundamental del apoyo que prestó la Marina de Guerra y en especial alguno de sus componentes, en los albores de la obra —en aquellos momentos difíciles de la decisión a tomar— que permitió el impulso ulterior y su madurez actual. Por ello haremos algunas acotaciones al respecto, en particular sobre la actuación que le cupo a uno de nuestros colegas, el difunto capitán de fragata Manuel Beninson.

Hace cincuenta y nueve años, el 12 de octubre de 1913, se pronunció en el Centro Naval de Buenos Aires, una histórica conferencia sobre la utilización y porvenir del petróleo argentino. Se puso en evidencia en ella la preocupación y la importancia que la Armada Argentina concedió, desde los primeros momentos, a la utilización del combustible nacional, llamado a reemplazar al carbón, previendo, a la vez, el vasto campo de su aplicación futura.

La conferencia, cuya invitación reproducimos, fue dada, como decimos, en el Centro Naval, a continuación del acto que diera origen al premio instituido por “La Prensa” para los concursos de tiro de la escuadra de mar. Una selecta concurrencia llenaba el salón de la Institución, presidiendo el acto S. E. el señor Ministro de Marina, contraalmirante Juan Pablo Sáenz Valiente. La crónica extensa de la conferencia apareció en las ediciones de los principales diarios.

Para dar una idea de la importancia de los temas tratados en dicha conferencia, cuyo texto íntegro fue publicado en el Boletín del Centro Naval (tomo XXXI, Nos. 358-359), utilizaremos la glosa que el periodista Marcial Rocha Demaría publicara de la misma en el número 192 de la “Revista Geográfica Americana”.

Dice así:

” *Una voz autorizada.* — Correspondió al ingeniero electricista subinspector de la Armada Manuel Beninson hacer públicos los estudios realizados en la Escuela de Mecánicos de Dársena Norte, desde 1910 a 1913, y las felices conclusiones a que se había arribado, no obstante el pesimismo de unos y la incomprensión de otros, para llevar adelante los planes trazados.

” El ingeniero Beninson demostró cómo el uso del petróleo en los motores de combustión interna significaba una serie de ventajas, de distinto orden, desde el punto de vista técnico y económico. Todas estas ventajas, de gran interés para la industria en general —decía entonces—, toman aun mayor incremento cuando se trata de la aplicación del combustible líquido en la Marina. La reducción y, asimismo, la ausencia de chimeneas, disminuyendo el blanco y el espacio ocupado, y la falta de liumo, contribuyen a adaptar mejor el buque. Además, se aumenta el poder calorífico, el peso específico y el mejor aprovechamiento de lugar, permitiendo disponer del mismo para aumentar mejor el aprovisionamiento de combustible. Demostró en la misma oportunidad el conferenciante, que era exagerada la mala fama atribuida al petróleo crudo en cuanto a su inflamabilidad y a los peligros que ofrece con respecto a su conservación a bordo, de tanta o más seguridad que el carbón. Además, se refirió al inconveniente de depender, para la adquisición del petróleo, de la producción extranjera, por lo que puede significar la falta de su aprovisionamiento en un momento dado, que dejaría librada a nuestra Marina de Guerra al combustible importado.

” *Independencia comercial.* — No omitió en su conferencia el ingeniero Beninson ninguno de los aspectos de lo que significaba la explotación de nuestros yacimientos petrolíferos para la economía general y la independencia comercial, y es así cómo, en uno de los pasajes de su disertación, afirmaba que la existencia en el país de una fuente petrolífera, a más de ser una riqueza nacional capaz de dar un enorme impulso al desarrollo industrial, y de contribuir a rebajar los precios de los combustibles importados, resuelve, también, el importantísimo problema de la independencia económica. El suelo de este territorio —agregaba— es atravesado por venas petrolíferas y, según las manifestaciones de algunas de ellas, ya en actividad, se puede contar con una gran producción. Es, pues, de preguntarse si el petróleo es de calidad admisible para el buen funcionamiento de motores de combustión interna y calderas, o, mejor dicho, si puede ventajosamente reemplazar al combustible importado.

” El conocimiento de la naturaleza del petróleo, y los estudios experimentales sobre su empleo, que durante varios años realizó el Ministerio de Marina, llevaron al convencimiento de que nuestro petróleo reemplazaba ventajosamente al combustible importado. Se determinó también la conveniencia de destilar el petróleo para uso de motores, por cuanto esta operación se hace con gran rendimiento, y produce un combustible ideal. Así fue cómo se aplicaron los primeros aparatos destiladores con gran resultado.

Ventajas del petróleo. — La paciente labor de investigación y ensayo cumplida por el Ministerio de Marina, demostró que el empleo del combustible nacional para calderas no presentaba mayores dificultades; su utilización racional depende solamente de los quemadores. Ensayos aislados —se afirmaba, en 1918— parecen inclinar la opinión a favor del uso de los pulverizadores para petróleo comprimido, sin inyección de aire y vapor.

” En conclusión, el petróleo puede ventajosamente reemplazar, en un todo, al combustible importado, que, ya en 1910, representaba un gasto de \$ 20.000.000 oro sellado, y su extracción y explotación bien merecen la actividad y el empeño que se le dedica.

” Demostrada claramente la bondad del petróleo para su uso ventajoso en la marina e industria, en general, quedan a la vista los argumentos netos y palpables que hacen resaltar la vital importancia que representa para el país esta fuente de riqueza, de valor incalculable para los progresos industriales, que la misma tierra nos ofrece, pródiga y generosa, como atrayéndonos al campo productivo de la labor ordenada y fecunda.

Unidad en la acción. — «El camino está trazado, y es perfectamente conocido —sostuvo el ingeniero Beninson—; es, entonces, la oportunidad espléndida de aunar todas las iniciativas, unificándolas en una actividad nacional de prontos y positivos beneficios. En esa obra altamente patriótica deben cooperar todos aquellos que, desde las distintas ramas del poder, dirigen los destinos de la Nación, pues ello significará progreso, orden y economía.

” «Por las condiciones naturales del suelo, la continuidad de la obra comenzada no es tarea de romanos; la riqueza es accesible, al más pequeño esfuerzo. La naturaleza se ha encargado de sembrar por distintos puntos de nuestro territorio las minas de petróleo, y me permito declarar que sería atentatorio a nuestro rango de nación civilizada y progresista descuidar en lo mínimo el aprovechamiento fácil y enormemente beneficioso de ese chorro de oro.

” «Está en la mente de todos la urgencia y la necesidad que existe de librar a la circulación comercial el petróleo nacional, y nadie ha de

” desconocer que ese combustible representa un factor importantísimo
” en la riqueza general del país.

” «Para su debida y ordenada explotación no habrá que luchar con
” arduas dificultades; todo es propicio a su realización, especialmente
” los medios de transporte».

” *Conceptos visionarios.* — Finalmente, en su histórica conferencia, el
” ingeniero Beninson emitió conceptos propios de un visionario, que
” reproducimos a continuación. Sus palabras han merecido ya el home-
” naje consagratorio: la confirmación en los hechos.

” «No es esto —dijo— a la manera de explotaciones similares efec-
” tuadas en países extranjeros, donde el más tenaz empeño y los más
” cuantiosos capitales sufren las incertidumbres que traen aparejado los
” trabajos de dudosos resultados. *Esa zozobra no la conoceremos en este*
” *país*, porque los yacimientos petrolíferos los tenemos al alcance de la
” mano: basta el mínimo de trabajo para el máximo de rendimiento.

” «Mientras que en la mayoría de los países la explotación de la
” energía, bajo sus fases útiles, presenta ya operaciones de suma dificul-
” tad, en esta tierra hay abundancia de varias fuentes de donde brota
” potencial buscando dueño. Aprovechemos pues la energía que gracio-
” samente nos ofrecen las minas petrolíferas, las cataratas, etc., para uti-
” lizarla en la mejora de las condiciones vitales del país».

” Así se concretaba el pensamiento de la Marina Argentina en 1913,
” con respecto al porvenir del petróleo nacional.”

Los ensayos y estudios a que se refiere la conferencia habían comen-
zado ya en el año del centenario, empleando el contenido de algunos
barriles de petróleo crudo traídos de Comodoro Rivadavia como *mues-
tras* por el transporte de la Armada Nacional «Piedra Buena», prosi-
guiendo luego con sucesivas remesas de este combustible provenientes
de los pozos números 4, 8 y 9.

No quedaron estos estudios en su faz técnica. De inmediato, ante
los resultados satisfactorios obtenidos en los análisis, se instaló un grupo
electrógeno de 30 kW, cuyo motor Diesel, alimentado exclusivamente
con petróleo de Comodoro Rivadavia, funcionaba varias horas diarias,
durante el año escolar de 1912, proveyendo parte de la energía eléctrica
requerida para los servicios de la Escuela de Mecánica de la Armada.
La experiencia adquirida sirvió de base para la instalación de dos gru-
pos electrógenos de 100 kW cada uno en la usina del Centro Naval y
cuyos motores fueron dotados de todo lo pertinente para la utilización
de combustible líquido de Comodoro Rivadavia. Ministros del Poder
Ejecutivo, miembros del Congreso Nacional, diplomáticos, jefes y oficia-
les del Ejército y de la Armada, representantes de la prensa, etc., con-

currieron a presenciar los ensayos con motores de combustión interna y calderas empleando petróleo de Comodoro Rivadavia, lo que permitió ir aventando las dudas que aún existían sobre la conveniencia y hasta la posibilidad del empleo de nuestro petróleo. La planta de destilación eléctrica originaria puede verse en la fotografía. La patente de invención correspondiente fue cedida con posterioridad a la Marina de Guerra. Así podemos leer en la sección *Disposiciones varias* de la orden del día 241, del 1° de noviembre de 1922, lo siguiente:

“Por resolución del señor Ministro de fecha 25 del corriente, ha sido aceptado el ofrecimiento que hicieron los ingenieros electricistas Manuel Beninson y Miguel Simonoff y señor Francisco Gros para el uso gratuito del *Sistema eléctrico de destilación de petróleo* —cuya patente de invención les ha sido concedida— que se utilizará en la destilación de la cantidad de petróleo que requieran las necesidades propias de la Armada.”

La institución naval se convertía así en propulsora directa de la aplicación de nuestro petróleo a fines industriales. Pero la idea de su aplicación no se restringía al pequeño campo de la aplicación terrestre; así en 1914, estando en construcción nuestros acorazados en los Estados Unidos, se pensó aplicar a ellos la combustión a petróleo.

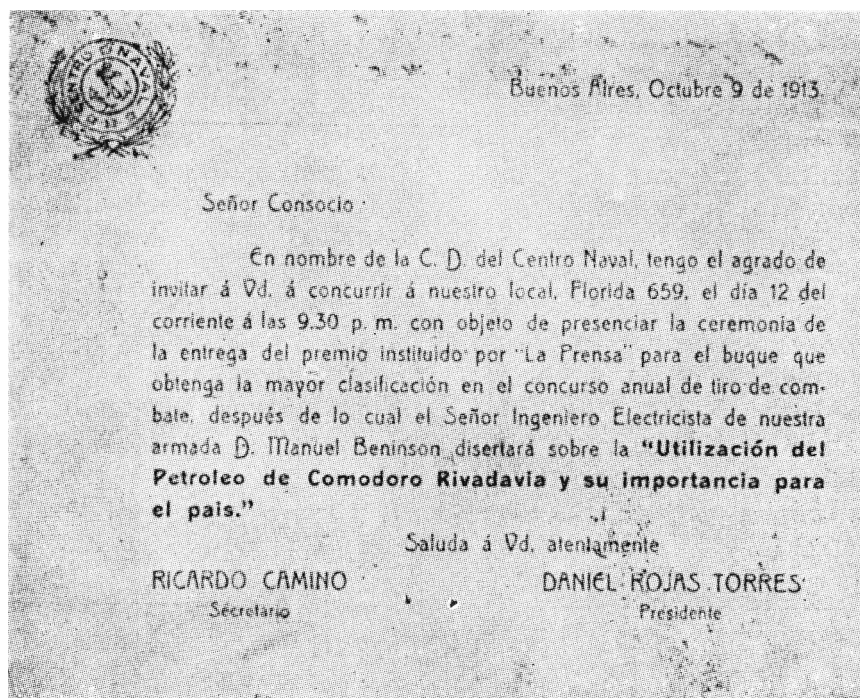
Tenemos en nuestro escritorio la carta que con fecha 5 de enero de 1914 enviara al gerente de Babcock & Wilcox el entonces Director General del Material del Ministerio de Marina, luego almirante y ministro, don Manuel Domecq García que traducido textualmente dice:

“Mi estimado señor Rosenthal: El portador de esta carta es uno de nuestros mejores ingenieros electricistas, el teniente Manuel Beninson, de la Marina de Guerra Argentina. Es un experto en electricidad y ha tomado interés especial en los sistemas quemadores de petróleo, especialmente en los sistemas para quemar nuestro petróleo pesado de Comodoro Rivadavia. Como yo estoy seguro que éste será el petróleo que consumirá nuestra Marina en el futuro, se ha comisionado al señor Beninson para estudiar este asunto.”

Pero es en el propio Comodoro Rivadavia donde se hará sentir la acción de la Marina y de nuestro camarada.

En 1918, administrando la planta el capitán de fragata Felipe Fliess, se trata de resolver el problema de la escasez de energía eléctrica y además, de aplicar esta energía a la solución de múltiples problemas de explotación.

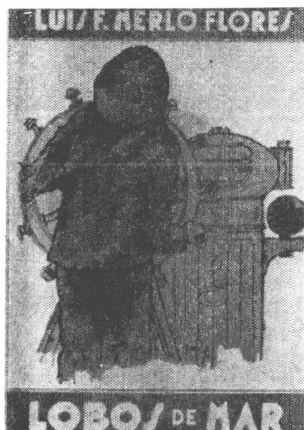
Así, el 12 de enero de 1918, el administrador resuelve utilizar los servicios del señor ingeniero electricista de la Armada Nacional don Manuel Beninson para que estudie y presente un proyecto de central



eléctrica, como asimismo de la posible utilización de algunos elementos que la Armada Nacional facilitaría a esta explotación, para subsanar su escasez de energía eléctrica y aplicar de inmediato, previo los arreglos necesarios, dicha energía a diversas instalaciones, ordenando se le facilitaran todos los datos que aquél estimara necesarios. Los primeros experimentos aplicativos se hicieron con la energía producida por la central del guardacostas «Libertad» y, a pesar de la incredulidad de algunos y del "susto" de otros de ios presentes, fueron todo un éxito.

Los años ulteriores ya vieron a la empresa encauzada y en marcha. La instalación de la destilería de La Plata marcó una etapa de progreso que ya no tendría suspensos, pero la ayuda prestada en los momentos iniciales, y que hemos relatado brevemente, cobra un valor, observada a través del tiempo, que nunca será bien interpretado por aquellos que han conocido ya a YPF en sus años de progreso ascendente pero que están basados, sin duda, en aquellos primeros pasos llenos de zozobra que sólo pudieron ser marcados por espíritus generosos y valientes. A ellos les debe la Nación eterno agradecimiento.

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: \$ 4,50

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 125



Evolución de la Navegación

**Por el contraalmirante
FRANCISCO L. D. MORELL**

Para los lectores familiarizados con el cálculo astronómico, algunos conceptos resultan conocidos. No obstante, se ha preferido no omitirlos, pues hay muchos consocios cuya formación profesional no ha incluido a la navegación.

I. Introducción

Para quienes pretendan interpretar los testimonios directos que a lo largo del tiempo y de la geografía han dejado los protagonistas de los descubrimientos y sus contemporáneos, resulta una herramienta indispensable la posesión de un grado aceptable de conocimientos sobre el desarrollo de la ciencia y el arte de navegar.

A ellos va dirigida esta visión panorámica, cuyo punto de perspectiva lo ubicamos en el siglo XV, crucial para el enfoque del tema porque, a partir del mismo, la acción iniciada por los pueblos ibéricos adquiere proyecciones tan vastas que, conjuntamente con la invención de la imprenta en Occidente y el acceso directo a los grandes pensadores de la antigüedad, caracterizan a una de las épocas más fecundas de la humanidad. Este enfoque no niega lo añejo de la actividad del hombre en el mar ni tampoco la extensión que ella tuvo en muchas regiones, y si aquí nos concretamos a la vertiente histórica y científica que tiene como epicentro el Mediterráneo y el Atlántico, no es sólo por ser la mejor conocida, sino porque incluye las corrientes civilizadoras que nutrieron la formación de las nuevas poblaciones americanas.

Los siglos anteriores al XV aportan, como hitos notables, la actividad fenicia que dominó por mucho tiempo el comercio en el Mediterráneo a partir de unos diez siglos antes de Cristo, llegando además por el Atlántico hasta la actual Inglaterra y las Canarias, y la de los normandos, que del siglo IX al XI d.C., además de incursionar por las costas de Europa, asentar en algunas de ellas y dominar ciertos territorios, llegaron a Islandia en 869, a Groenlandia en 986 y entre los años 1000 y 1007 a las costas de América del Norte.

Los últimos siglos de la Edad Media registran también expediciones a las costas africanas del Atlántico por mallorquines, genoveses, catalanes y franceses, y el redescubrimiento del grupo de las Canarias.

Haciendo marco a lo anterior y desde los comienzos del registro histórico, nos encontramos con numerosas empresas náuticas más o menos ciertas, las que, como algunas que hemos citado, no tuvieron como consecuencia el establecimiento de poblaciones o vías de comunicación permanentes, ni contaron con un desarrollo paralelo y sostenido de las técnicas y ciencias necesarias para cumplirlas y consolidarlas.

Esta situación se invierte en el siglo XV que, como habíamos dicho, será nuestro punto de origen, por obra de Portugal, que en lo político inicia una labor de exploración coherente y sistemática del litoral africano, que habría de culminar con el descubrimiento de la ruta marítima del Cabo hacia los países de Asia por el Oriente, interferida por tierra por la consolidación del imperio otomano, y en el aspecto científico y técnico con la actividad náutica de lo que se ha dado en llamar la *Escuela de Sagres*, por obra del príncipe Henrique el Navegante.

Desde que en 1434 uno de los escuderos del Infante, Gil Eanes, dobla el Cabo Bojador y las expediciones progresan hacia el Sur, se verifica la conveniencia del regreso a la península por derrotas típicamente oceánicas, al carecer los navios de aquel entonces de aptitud para avanzar sobre rumbos cercanos a la dirección de los vientos predominantes.

Así es que, una vez alcanzado el punto más meridional sobre el continente y emplazado el *padrón*, suerte de testimonio de piedra con las armas reales y constancia esculpida del lugar visitado, comenzaban el retorno poniendo proa al Oeste para mejorar el aprovechamiento de los alisios, cayendo luego al Norte y una vez alcanzada la latitud del puerto de la península tomaban el camino del Oriente, favorecidos por el anticiclón de las Azores.

Son estas derrotas indirectas de regreso —que los portugueses mantuvieron en el mayor secreto— las que impusieron un nuevo tipo de navegación, pues si bien el hombre en el mar ya se servía desde hacía tiempo de algunas ayudas para orientar su camino, tales como la estrella polar, el conocimiento de las costas, de las corrientes, vientos y profundidades, el vuelo de las aves y posteriormente la brújula, todas ellas constituían las bases de una navegación empírica, por baquía, tal como aún hoy la vemos realizar en algunos ríos o espacios de agua restringidos, pero que resultaba totalmente inadecuada para enfrentar las largas travesías que imponían los regresos, fuera de la vista de costa.

La proeza de Eanes tuvo además la importancia de dar por tierra con la leyenda del mar tenebroso y de las tierras tropicales inhabitables —zona perusta— de acuerdo con el dogma aristotélico, más allá del Cabo Bojador, el *Caput finis Africae*.

A partir del descubrimiento de América, España sigue a Portugal creando en la Casa de Contratación una oficina hidrográfica y una

escuela de navegación, la primera y más importante en la historia de la Europa moderna. Para dirigirla se creó, al parecer en 1508, el cargo de Piloto Mayor, más tarde cambiado por el de Cosmógrafo, contando como primer titular a Américo Vespucio y posteriormente con figuras ilustres como Andrés San Martín, Pinzón, de la Cosa, Sebastián Gaboto, Magallanes, Rui Faleiro.

A partir de esa expedición la cronología apunta, entre otros, los siguientes acaecimientos, en el área atlántica:

- 1441 - Tristão Ñuño llega a Cabo Blanco.
- 1445 - Dinis Días llega a Cabo Verde.
- 1460 - Pedro de Cintra alcanza la costa de Sierra Leona.
- 1485 - Diego Cao alcanza la latitud 22°10'S.
- 1488 - Bartolomé Días bordea el Cabo de Buena Esperanza.
- 1498 - Vasco de Gama llega a la India.

En cuanto a las exploraciones al Occidente podemos citar:

- 1492 - Colón descubre América.
- 1500 - Cabral descubre las costas de Brasil.
- 1501 - Gaspar Corte Real descubre la Península del Labrador.
- 1515?- Solís descubre el Río de la Plata.
- 1519/1522 - Magallanes - Elcano completan la primera circunnavegación, descubriendo el Estrecho.

Esta enumeración de expediciones, que sólo pretende ubicarnos en el tema por no ser ni con mucho completa, fue seguida por una gran actividad con fines de descubrimiento, conquista, colonización y en algunos casos meramente utilitarios con su inseparable secuela de excesos, de los que la piratería fue la expresión más acabada.

De la precariedad e imprecisión con que se cumplieron estas navegaciones nos dan testimonio las palabras de Francisco Faleiro, cosmógrafo y navegante portugués del siglo XVI, cuando expresa: “Acaece muchas veces venir una nao de la vanda de la equinocial o de cerca de ella y hacerse con el Cabo de San Vicente y con Lisboa y hallarse en las Azores. Ordenada así su derrota el piloto y maestre de la nao con toda atención y justificación que pudiere, deve ofrecer y encomendarse a Nostro Señor Dios en cuya mano solamente está el allegar a puerto de salvación”.

Podemos considerar que este período abarca hasta el siglo XVIII —bien llamado de la razón—, en el que se inician las expediciones científicas y en las que se inscriben entre otros los nombres ilustres de Cook, Bougainville, Malaspina, Vancouver, Bering y Lapérouse.

II. La astronomía

Hasta que en el siglo actual aparecieron las primeras ayudas radio-eléctricas, hoy perfeccionadas y superadas por la navegación electrónica, la inercial y la de satélites, una nave no contaba sino con el auxilio de los astros para corregir la situación en la que estimaba que se encontraba.

Como es lógico, esa estima, basada en el cómputo del camino recorrido en uno o varios rumbos, aumentaba su imprecisión con el transcurso de las horas, a partir del momento en que se había podido obtener la última situación confiable.

El papel de la astronomía era pues, para el marino, el de predecir y proveer la posición de los cuerpos celestes, como base de todo cálculo de situación en alta mar. Si por un lado el incremento de la actividad marítima, a partir del siglo XV, imponía por sí solo la necesidad de perfeccionar la astronomía, no se debe dar menos importancia como elemento promotor de su desarrollo a la famosa partición del mundo que se planteó a poco de descubrirse América, a través de las siguientes Bulas Papales y tratados:

- a) Bulas del 3 y 4 de mayo de 1495 - *Intercotera*, ampliada el 26 de setiembre del mismo año por la *Dudum Siquidem*, en la que concedía a España “todas las islas y tierras firmes halladas y que se hallaren, descubiertas y que se descubrieran hacia el Occidente y mediodía, fabricando y componiendo una línea del polo ártico que es el septentrión, al polo antártico..., la cual línea diste de cada una de las islas que vulgarmente dicen de las Azores y Cabo Verde, cien leguas hacia el Occidente y mediodía”.
- b) El Tratado de Tordesillas entre Juan II y los Reyes Católicos, de 1494, que lleva la línea a 370 leguas al Oeste de las Islas de Cabo Verde, “por grados o por otra manera, como mejor o más presto se pueda dar”.

Como se puede apreciar, estas importantes disposiciones —que hicieron decir a Francisco I de Francia: “Quisiera ver el testamento de nuestro padre Adán, que distribuyó el mundo entre españoles y portugueses, sin dejarme a mí un palmo de terreno”—, llevaban implícita la necesidad de soluciones técnicas que se estaba muy lejos de satisfacer, pues planteaban básicamente el problema de la longitud, que sólo se alcanzaría a resolver con precisión siglos más tarde, y que en el caso que tratamos fue salvado políticamente en 1750 anulando la línea por acuerdo entre Juan V de Portugal y Fernando VI de España.

Otro tanto pasó con el problema del antimeridiano, que afectaba la

posesión de las Molucas, y que fue resuelto en 1529 con la venta efectuada por Carlos V a Portugal.

A este conglomerado de urgencias, con implicancias políticas y náuticas, se debía hacer frente básicamente mediante los medios que proveía la astronomía, basada todavía en aquel entonces en las concepciones geocéntricas de Tolomeo, de quien se sabe que observó entre los años 127 y 150 d.C.

Como es sabido, el sistema expuesto en su famosa obra *El Almagesto* consistía en ubicar a la tierra inmóvil y alrededor de ella la Luna y el Sol, describiendo círculos fijos. Por el contrario, para los planetas, empleaba dos círculos. Por el primero o deferente, cuyo centro era la Tierra, se desplazaba a su vez el centro de un segundo círculo, llamado epiciclo, sobre el cual se movía el planeta.

Para los inferiores —Mercurio y Venus—, el centro del epiciclo se mantenía alineado en el segmento Tierra-Sol. En los superiores, el centro del epiciclo recorría el deferente en el tiempo que el astro completaba una vuelta al zodiaco.

Estas concepciones, cuyas imperfecciones ya fueron advertidas por Alfonso el Sabio, tuvieron difusión en el ámbito que consideramos a través de la obra *La Sphera*, del monje John Holywood, también conocido por la acepción latina de su nombre como Juan de Sacrobosco, que vivió en el siglo XIII.

Lo extraordinario es que esta obra se editó hasta 1656, es decir, un siglo después de la muerte de Copérnico, y es curioso citar que en 1634 el monarca español ordenó al Cosmógrafo Mayor que diera conferencias sobre ella en la corte.

Otro concepto importante, que llega desde la antigüedad, es el de la precesión de los equinoccios, descubierta por Hiparco, y de la cual Tolomeo fijó un valor bastante aproximado.

Con Copérnico (1473-1543) la astronomía entra en la era moderna, al colocar al Sol en el centro del sistema y hacer recorrer a la Tierra una órbita a su alrededor, rotando a la vez sobre sí misma.

El sistema reconoce a Aristarco (quien observó en 280 a.C.), como precursor de la concepción heliocéntrica.

Entre las imperfecciones de su sistema están la de considerar, en un universo limitado por la esfera de las estrellas fijas, astros que recorren órbitas circulares, atribuyendo al movimiento circular la propiedad de ser el natural de los cuerpos esféricos; y la de tomar como centro de sus órbitas no al Sol, sino al centro de la órbita terrestre.

Su sistema, que representaba un gran adelanto en la concepción astronómica, chocó con resistencias de toda clase y es probable que el hecho de que la obra que condensa su pensamiento: *De las revoluciones*

de los cuerpos celestes haya visto la luz poco antes de su muerte, salvara a este sabio de correr la suerte de Galileo.

El plantear una teoría que no coincidía con las Escrituras en aquel pasaje en que Josué detiene al Sol y no a la Tierra, le valió que su obra fuera puesta en el *Index* en 1616, y quedara allí durante dos siglos. Lutero también lo atacó acerbamente y el amigo de éste, el doctor Melanchton, lo apostrofaba diciendo: “Admirad a este imbécil que quiere reformar la ciencia astronómica”.

Tycho Brahe, uno de los más grandes astrónomos, consideró también sus concepciones como un absurdo.

En este conjunto de actitudes negativas, conviene resaltar la posición más tolerante de la Universidad de Salamanca, donde en 1559 la astronomía podía enseñarse de acuerdo con Tolomeo o Copérnico, y en base a las preferencias no del profesor (y esto es lo más importante) sino de los alumnos.

El siguiente paso fundamental corresponde a Kepler (1571-1630), que utilizó observaciones de Tycho Brahe y llegó a la determinación de las tres famosas leyes:

- 1ª) Los planetas describen elipses de las cuales el Sol ocupa uno de los focos.
 - 2ª) Ley de las Áreas. El radio vector que une un planeta con el Sol, barre áreas iguales en tiempos iguales.
- Estas dos primeras leyes aparecen en 1609, en su obra *Astronomía Nueva*.
- 3ª) La tercera ley se publica en 1618 en *Armonías del Mundo* y expresa: “Los cuadrados de los tiempos de las revoluciones de los planetas son proporcionales a los cubos de sus distancias medias al Sol”.

De Kepler pasamos a una de las más grandes figuras del pensamiento universal, Isaac Newton (1643-1727), quien en 1687 da a conocer su obra *Principios matemáticos de la Filosofía Natural*.

Su famosa ley de gravitación universal expresa: “Dos cuerpos cualesquiera, se atraen en razón directa de sus masas y en razón inversa al cuadrado de la distancia entre sus centros de gravedad”.

El aporte que Newton, contemporáneamente con Leibnitz, hizo con el cálculo infinitesimal, constituyó otra herramienta fundamental para el desarrollo de la astronomía. Quedaban así sentados los principios físicos y matemáticos fundamentales en que basar el cálculo de las posiciones de los cuerpos celestes.

En este largo camino del saber astronómico agreguemos otros nombres famosos, tales como Picard, quien en 1682 y luego de medir un

arco de meridiano, obtuvo el valor correcto del radio de la Tierra, y Bradley, que en 1738 y después de largos años de observación descubrió el movimiento de nutación del eje de la Tierra, oscilación debida a la influencia lunar y que se cumple en aproximadamente 18 años. También pertenece a este último la determinación de la aberración, hecha en 1727, o sea la composición de la velocidad de la luz con la de la Tierra y que permite, como la anterior, corregir errores en la posición de los astros.

No sería justo dejar de mencionar aquí el aporte de las matemáticas a través de Euler, Clairaut, Lagrange, hasta Laplace, quien con su obra *Mecánica celeste* podemos decir que cierra este ciclo.

Otras correcciones, que también influyen en la precisión de la situación astronómica en el mar, son la depresión del horizonte, lo que se aclara en el siglo XVII, la refracción, que a pesar de haber sido esbozada por Arquímedes tenemos que llegar a Newton para hacerla depender de sus parámetros correctos —presión barométrica y temperatura— y por último la paralaje, de la cual se tomaron valores erróneamente grandes.

Toda esta evolución científica interesaba a la navegación para contar con tablas de posición de los astros para determinar la situación de las naves. En una rápida enunciación podemos citar la siguiente cronología de algunas de ellas.

Siglo XIII - *Tablas Alfonsinas*. Impresas entre 1483 y 1649. En ellas se basaron varios astrónomos posteriores.

1475 — *Almanach Perpeluum*. Abraham Zacuto. Traducido al latín en 1496 por Vizinho, impreso en Venecia en 1502 y en el que se basaron varios astrónomos posteriores, probablemente los Manuales de Evora y Munich, Juan de Lisboa, Pedro de Medina y Martín Cortes.

1474 — *Ephemerides & Tabulae Directionum Protectionumque*. Regiomontano.

1702 — *Connaissance des Temps*. Inicia la publicación de un almanaque náutico, en el sentido moderno de la palabra.

1755 — *Tablas de Movimientos Solares y Lunares*. Tobías Mayer. Consolidó la posibilidad del método de situación por distancias lunares, que verificadas y complementadas en Inglaterra por Maskelyne, impulsaron la publicación del almanaque inglés.

1767 — *Nautical Almanac* (Inglaterra).

1776 — *Berliner Astronomisches Jahrbuch* (Alemania).

1792 — *Almanaque Náutico* (España).

1804 — *Ephemerides Astronómicas* (Portugal).

1855 — *The American Ephemerides and Nautical Almanac* (EE. UU.).

1857 — *Annuario dell' Osservatorio di Napoli* (Italia).

Digamos que la Argentina publica, a partir del año 1934, su propio almanaque náutico. De lo expuesto podemos deducir, con los errores propios de toda simplificación, el origen ibérico de la astronomía náutica, con aportes de árabes y judíos, tanto en España como en Portugal, y su posterior desplazamiento hacia los pueblos anglosajones, para culminar con la contribución de los grandes matemáticos franceses.

III. La situación

Para mayor claridad, dividiremos esta parte en los cuatro aspectos fundamentales de la situación en el mar, a saber: latitud, longitud, rumbo y distancia.

a) La latitud:

La latitud o distancia angular al Ecuador, fue la primera de las dos coordenadas básicas que el navegante consiguió resolver con cierta precisión.

Es conocido el hecho de que la altura del polo celeste en un lugar cualquiera equivale a la latitud. En el hemisferio Norte, y en la constelación de la Osa Menor, existen dos estrellas *a* y próximas al mismo.

El grado de esa proximidad ha variado por efecto de la precesión de los equinoccios a lo largo de los años, siendo *a* la más cercana al polo desde el año 500 d.C., aproximadamente.

En la época de los descubrimientos, y disponiéndose ya de tablas de declinación solar, la obtención de la latitud reducíase a la medida de la altura del Sol en el meridiano del observador o de la estrella polar en cualquier momento en que ésta fuera visible.

Más adelante, cuando se comenzó a navegar en el hemisferio Sur, en ausencia de una estrella polar visible se recurrió a una de la Cruz del Sur, constelación denominada comúnmente Crucero, cuidando de hacerlo cuando la misma estuviese en una posición determinada y corrigiendo en una dada cantidad de grados la altura tomada.

Las normas, llamadas comúnmente “orden” o “regimientos”, permitían un cálculo sencillo para determinar la latitud.

La Osa Menor, por su forma, fue denominada *Corneta* por los navegantes italianos, *Bocina* por los españoles y *Buzina* por los portugueses.

Para corregir el apartamiento vertical de la estrella polar del Polo

Norte, se tomaba la posición de las guardas y se sumaba o restaba una corrección a la altura observada, tomada de tablas o ábacos.

Las alturas, como vimos anteriormente, no eran corregidas en ese entonces por depresión del horizonte, refracción, ni paralaje.

Más adelante Pedro Nuñez, el sabio portugués, resolvió el método de hallar la latitud por alturas extrameridianas y azimutes, pero pensando en la imposibilidad de que los navegantes fueran duchos en el manejo de la trigonometría, recurrió a construcciones gráficas en esferas llamadas comúnmente “pomas”. Otros métodos se agregaron al citado, pero escaparon a la práctica del grueso de los pilotos.

Los instrumentos de medición fueron rudimentarios. Ellos eran el astrolabio plano, el cuadrante y la ballestilla. Lo grosero de su construcción, sus exiguas medidas, las inexactitudes de la observación directa, las dificultades de su uso en una plataforma oscilante como la de un navío de aquel entonces, pueden darnos una idea de la precisión de los resultados.

Con la aplicación del backstaff, debido a John Davis y que aparece en 1594, el instrumento mejora porque permite observar de espaldas.

En 1731 John Hadley da a conocer casi simultáneamente con el americano Thomas Godfrey su cuadrante de reflexión que, mejorado por Campbell en 1750 al convertirlo en sextante, marca la aparición de un instrumento que no difiere en esencia del usado hasta hoy.

b) *La longitud:*

La solución al problema de hallar la longitud en el mar representó una de las empresas más difíciles que ha encarado el hombre en todos los tiempos, al extremo de haberse pensado que constituía el límite que Dios había puesto a la razón humana.

La importancia de hallar un método apto para tal fin dio origen en España, Holanda, Inglaterra y Francia a promesas de altas recompensas y a la fundación de instituciones y observatorios que en su momento representaron las más elevadas expresiones científicas en materia de astronomía náutica. El de Greenwich, en Inglaterra, fue creado específicamente para ello. Llamada comúnmente *altura Leste-Oeste*, no halló solución práctica hasta fines del siglo XVIII, contentándose hasta entonces los navegantes con tomar como situación a la intersección de la línea de latitud obtenida astronómicamente con la del rumbo seguido o del segmento de distancia recorrida desde la última situación, según a cual de estos dos últimos elementos se le tuviese mayor confianza. Esta posición era conocida como *punto de escuadría*, en contraste con la llamada *de fantasía* —nuestro actual *punto estimado*— y que era el que ubicaba el piloto en la carta en base a rumbo

y distancia recorridos, con las correcciones que le dictaba su juicio profesional.

Pasemos a historiar, en una ajustada síntesis, el largo camino seguido para resolver el problema de la longitud.

Partiendo del hecho de que un fenómeno celeste es observado en el mismo instante por cualquier persona en la Tierra, independientemente de su propia posición, muy pronto se pensó que si se conservaba la hora de un meridiano para el cual se supiera anticipadamente en qué momento se producía ese fenómeno, la diferencia en tiempo con el que el mismo era observado en otra parte sería igual a la longitud de ésta.

Fernando Colón en la Junta de Badajoz de 1524, y Gemma de Frisia en 1530, plantearon bastante ajustadamente el problema, al establecer que partiendo de un lugar conocido con la hora de ese lugar y conservándola por medio de un *instrumento fluyente*, según el primero de los nombrados, o con *una de esas máquinas cuya ligereza permite transportarlas*, al decir del segundo, y determinando la hora del lugar alcanzado al mediodía u otra con el astrolabio astronómico, podía hallarse la longitud, por diferencia. Pero si bien el planteo era correcto, hubo que esperar casi tres siglos para darle solución práctica, por la carencia de instrumentos de medición, cronómetros, y tablas de posiciones celestes suficientemente exactos.

Otro método, con el que se pensó se resolvía el mismo problema, fue el de la declinación magnética, fenómeno advertido por Colón. Se suponía que si se determinaba mediante un *instrumento de sombras*, por ejemplo, la diferencia en grados entre el Norte verdadero y el que señalaba la aguja o magnético, y se conocía en qué lugar del globo ella tenía ese valor, era posible situar en longitud una nave.

La contemplación de una carta isogónica nos muestra que el problema es bastante más complicado. Además, hay que tener en cuenta que la declinación no es constante, sino que varía con el tiempo.

Pasemos ahora al método de los eclipses. Dado que los de Sol o de Luna son poco frecuentes, el descubrimiento por Galileo de los satélites de Júpiter en la noche del 7 de enero de 1610, observando con el anteojo inventado por él, hizo renacer la esperanza de hallar un método práctico, dada la frecuencia con que ellos se producen, pero la necesidad de usar en esa época telescopios de más de 5 metros para obtener 35 aumentos lo hizo inservible a bordo, pues el movimiento del buque lo sacaba continuamente de puntería, no obstante las muchas soluciones ensayadas para subsanar este inconveniente.

Trasladémonos al método de las distancias lunares propuesto ya en 1514 por el astrónomo alemán Johann Werner, con el que se llegaría a la solución del problema de la longitud en el mar. En su más simple

concepción podemos decir que en razón del movimiento de la Luna en relación a las estrellas, es posible considerar al cielo como la esfera de un reloj en el que la Luna fuera las agujas.

Pero esto que parece tan simple, era extraordinariamente difícil de resolver. Debido a la proximidad de la Luna a la Tierra, las paralajes pueden ser muy elevadas, según el lugar de ésta en que se observe; además, no se conocían las leyes de la refracción, y la irregularidad de los movimientos de nuestro satélite impedía predecir con exactitud sus futuras posiciones.

Los numerosos métodos ensayados para resolverlo, más de un centenar en total, estaban basados en determinar la hora local midiendo distancias angulares entre la Luna y planetas o estrellas y compararlas con las tabuladas para un meridiano conocido.

Las tablas de Tobías Mayer, astrónomo alemán, enviadas a Inglaterra en 1755 y complementadas por las observaciones de Maskelyne, cimentaron este método, para cuyo uso fue publicado el almanaque náutico inglés en 1767.

Del método de distancias lunares pasamos al de rectas de posición, descubierto en 1837 por el capitán Thomas Summer, norteamericano, que con las mejoras introducidas por el francés Marc St. Hilaire se mantiene hasta la fecha en su concepción básica, con el aditamento de nuevas tablas que facilitan y aceleran el cálculo.

No puede pasarse por alto la importancia que tuvo el desarrollo de la construcción de cronómetros.

En 1750 el relojero londinense John Harrison ganó la importante suma de 20.000 libras que el parlamento inglés votó en 1714 como premio para quien construyese un reloj que permitiera calcular la longitud con una aproximación de 30 millas marinas al cabo de una travesía de seis semanas, lo que suponía una variación no mayor de tres segundos por día.

En 1761, su cuarto cronómetro, en un viaje a Jamaica de 147 días desde Portsmouth y vuelta, sólo tuvo una variación regular de 1 minuto y 54 segundos.

Este "Nº 4" se conserva hoy en el Museo Nacional Marítimo, en Greenwich, y sigue funcionando perfectamente después de dos siglos.

c) La orientación o rumbo:

Las opiniones sobre el origen del empleo en Europa de la brújula o aguja de marear, son diversas y no tiene mayor interés detenerse en ellas, pues en el siglo XV ya era de empleo normal por los marinos.

Lo que sí es interesante recordar, es que en un principio y en dicha

época se pensó que la misma se orientaba hacia el Norte geográfico o verdadero, cuando en realidad lo hace hacia el Norte magnético.

La diferencia entre ambas orientaciones es justamente la declinación magnética que, como vimos al tratar la longitud, se pensó en determinado momento que podía emplearse para determinarla.

La rosa, o círculo sobre el cual se medía el rumbo, comúnmente empleada por los marinos, estaba dividida en cuartas que, en número de 32, representaban algo más de 11° cada una, siendo ésta la precisión de la orientación del buque.

En un principio esta rosa se dibujaba sobre el fondo de la caja en donde se instalaba la aguja, pero más adelante y para evitar errores de paralaje se la fijó en una cartulina circular que giraba sobre su centro, con lo cual tomaba su forma actual. Esta mejora, que se atribuye a Gioja, se cree que tuvo origen conjuntamente con la suspensión de tipo “cardan”, en el siglo XIV.

Los rumbos tomaron nombres propios, variando éstos con los países o regiones y resulta de interés familiarizarse con ellos cuando se deben reconstruir derrotas partiendo de documentos originales. Las iniciales N, S, E, W, que marcan los cuatro rumbos principales, parece que tuvieron origen en Francia en el siglo XVI, generalizándose en el siglo XVIII.

Pero volvamos a la declinación, que en el simple lenguaje técnico de la época era designada por sus efectos, como nordestear o noruestear de la aguja, fenómeno que, como liemos dicho, figura advertido en el diario de navegación de Colón, aunque otros atribuyen esta primacía a Sebastián Gaboto o a Gonzalo Fernández de Oviedo.

Entre los primeros autores que trataron este fenómeno debemos citar a Francisco Faleiro, portugués al servicio de España, quien en su *Tratado de la Sphera y del Arte de Marear*, impreso en Sevilla en 1535, habla de la declinación y da sus valores para algunos lugares del globo.

Martín Cortés no sólo habla de este fenómeno, sino que expone la existencia de un polo magnético distinto del geográfico.

Estudios más profundos sobre el tema son debidos al profesor de astronomía inglés Gellibrand (1635), quien con sus observaciones hizo que se reconociera definitivamente el fenómeno; pero es Edmond Halley, otro famoso astrónomo de la misma nacionalidad, el que a fines del siglo XVII confeccionó un mapa trazando en él las líneas isógonas o de igual declinación, pudiendo ser considerado así el padre de la cartografía magnética.

Entre el descubrimiento de Colón y Halley no es justo olvidar la obra realizada en ese mismo sentido por Burroughs (1580), Simón Stevin

(1599), Diego Ramírez de Arellano, Alonso de Santa Cruz, el portugués Juan de Castro, y otros.

Cerremos este aspecto de la navegación recordando que lo que separa al Norte de la aguja del Norte verdadero, además de la declinación, es el desvío que producen sobre la misma los materiales magnéticos que se encuentren en su proximidad. Tal el caso que se planteó en el siglo pasado al generalizarse los buques de casco metálico. En la época que consideramos, de buques de madera, creemos que ello no sería un factor capital de imprecisión, dentro de la poca exactitud de los demás elementos con que se trabajaba para obtener y mantener la situación correcta de un buque.

d) La distancia:

La forma más comúnmente empleada para determinar la velocidad y por consiguiente el camino recorrido, fue durante muchos siglos la simple apreciación del piloto. Ello era lógico, porque dependiendo el andar de la nave del viento y siendo la fuerza de éste variable, era imposible un cálculo más o menos seguro del recorrido resultante.

Recién en el siglo XIX se llega a poseer mecanismos más o menos confiables, denominados *correderas patente*.

El sistema más común fue la corredera de barquilla, que consistía en un tambor en el que estaba arrollado un cordel con nudos a distancias determinadas, en cuyo extremo se amarraba un sector circular de madera lastrado con plomo en su parte curva, y que se arrojaba al agua por la popa. Dejando desarrollar el cordel y contando los nudos que salían durante el pasar de una ampollita de arena, se sabía la velocidad para ese momento. (De allí proviene el “nudo” como unidad de velocidad en el mar.) La primera noticia sobre este aparato aparece en 1577 en la obra *A Regiment for the Sea*, de William Bourne.

Otra forma de apreciar la velocidad era mediante un leño que se arrojaba por la proa, contando el tiempo que tardaba en pasar por dos marcas hechas en dos puntos de un costado del buque. Esto es lo que se conoció como *dutchman's log* o corredera holandesa.

Del resto de los inventos —bastante abundantes por cierto— que se intentaron en los siglos posteriores y que no tuvieron resultados prácticos, citaremos solamente uno, porque su principio sirvió como base para medir velocidades en los tiempos modernos, no sólo en buques sino también en aviones; nos referimos al de Pitot, que en la presentación hecha por éste en 1731 contaba con dos tubos pasantes a través del casco y colocados en el centro del buque para evitar los efectos del cabeceo y del rolido; de ellos uno era recto y el otro curvado hacia proa, teniendo ambos sus extremos abiertos. Así, con el buque navegando,

el recto marcaría el nivel del agua, mientras que en el curvo, por efecto de la velocidad, aumentaría el nivel. Una tabla deducida por Pitot relacionaba las diferencias de nivel con la velocidad.

Este panorama de la ciencia y de la técnica de la navegación ha pretendido dar el entorno de conocimientos disponibles en una época. Para un navegante, el marco real en este campo era mucho más reducido y modesto.

En la dedicatoria al rey de su obra *Arte de navegar*, Pedro de Medina dice: “Pocos de los que navegan saben lo que a navegación se requiere”, y Martín Cortés muestra su pesar al escribir: “Pocos o ninguno de los pilotos saben apenas leer y con dificultad quieren aprender y ser enseñados”.

No obstante, aquellos a quienes cabría lo anterior y cuyos nombres no ha registrado la historia suplieron su falta de preparación técnica con su intrepidez, contribuyendo a formar la geografía política del mundo moderno.



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:

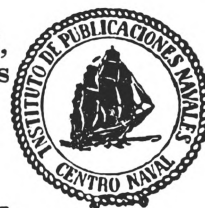
Papel obra de 1ª • 174 páginas

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: \$ 4,50.



Una Luna para Porfiados

Por el Capitán de Corbeta
ATILIO MARCOS POLVERINI



Hace, según parece, cuatro mil millones de años que la Luna se instaló ahí arriba, como un testigo insobornable de lo que habría de ocurrir en la Tierra. Registrada en la Luna la historia de la humanidad, el hombre buscará destruirla para calmar su conciencia bombardeada desde el cielo por tantos reproches.

Sin embargo, aseveración tan pesimista es probable que no se cumpla, ya que el viento solar seguirá encargándose como hasta ahora de borrar de la superficie selenita todo vestigio de registro histórico. La dimensión de esta crueldad iconoclasta va más allá de las huellas de los zapatos de Armstrong.



Cuando Armstrong aproximaba el pie a la Luna, traspuesto el último peldaño de su escalerilla, la humanidad pensó que el peldaño era lo último que hasta ese momento tenía sentido para ella. Por lo menos, era la última noción que la vinculaba a la Tierra. Era la última noción vieja.

La misión tenía por fin determinar si el hombre había sido además estructurado anatómica y fisiológicamente para acomodarse en la Luna. Es decir, fusilar una de nuestras viejas metáforas.



El sentido del humor espacial tendió una mano amistosa. El número trece es común en el juego de probabilidades más acá y más allá de la frontera gravitacional. La seriedad de los hombres de ciencia conspiró contra esta respetable creencia y es así como estalló el tanque de oxígeno sumiendo en el fracaso a la misión Apolo 13.



Todo el mundo terrestre estuvo de acuerdo en que la primera misión lunar implicaba una gran aventura, ampliada por nuevos ingredientes,



en este caso más allá de los aparatos digestivo, respiratorio y sanguíneo del hombre, Pero ocurre que ahora el calendario disponible para llamar aventurado a un suceso de este tipo es de apenas unos meses de duración. Es tan vertiginosa la aventura del espacio, que ya linda con la anti-aventura. Es la aventura que se come a sí misma, sin margen a que la gusten los gustadores de la aventura ajena. No queda tiempo de pensar la aventura, de redescubrirla. Es entrar en la agonía del romance entre el espíritu y la materia, el mortal peligro de orillar la indiferencia, aun cuando en el horizonte cósmico cuelgue el señuelo de asegurarles más espacio vital a nuestros choznos.

≠

La Luna, sin embargo, seguirá siendo buen alimento para porfiados. A unos no les importa que por ahora no sea otra cosa que rocas de silicato cristalino, basalto con gran concentración de titanio, varias especies de vidrios, polvo fino con fragmentos y gotitas solidificadas de varios materiales. Les importa que siga siendo simplemente la luna, con minúscula. Desde que empezó a escribirse con mayúscula, no transigen en verla con la impresión nueva de estar frente a alguien que deja de ser de la familia, que está abriéndose paso hacia una distinta personalidad, que rinde un complicado examen para dejar de ser lo que fue e internarse en la suerte o la desgracia de emprender otro camino, sin la seguridad de que haya o no flores.

A otros no les alcanzarán las dos manos, dólares, ni rublos, para seguir escarbando nuevos misterios. Misterios condenados a muerte irremediablemente. Y seguirán llegando a la legión de curiosos datos e informes despiadados, casi asegurando que las micrografías electrónicas de las esferas vitreas microscópicas que revisten a algunos fragmentos de roca ígnea, revelan una abundancia de diminutos cráteres,

burbujas estalladas y minúsculas gotitas de hierro, de micrones de dimensión, adheridas a las esferas o incrustadas en ellas y que contienen aproximadamente un trece por ciento de níquel.

≠

En las esquinas, esa gente que a veces, venciendo la timidez, paga y coloca el ojo en un galileseo telescopio, es probable que acceda a un placer más reconfortante con lo que alcanza a ver de la Luna que el equipo de científicos ingleses formado alrededor de una mesa redonda, tocados de Artús, Lanzarote, Parsifal y el mago Merlín para auscultar mineralógica y pedológicamente “la tierra” que les trajeron de la Luna, a cambio del rudimentario telescopio, provistos de aparatos de microscopía electrónica y óptica, microsonda electrónica y análisis químico, fluorescencia de rayos X, espectroscopia Mossbauer, difracción de rayos X de polvo y cristal simple. Los primeros hombres en la tierra a quienes se les ensuciaron las uñas con luna.

≠

Los astronautas volvieron de la Luna con las bolsas de plástico llenas de piedras. Traían embolsado el misterio, asomaba de las bolsas la punta del hilo que se ha empezado a recoger con la esperanza de que en el otro extremo esté la clave para descifrar el origen del universo. Es probable que se encuentre la punta de otro hilo y así sucesivamente, como una garantía de que más allá de la soberbia siempre habrá margen para la modestia.

≠

La historia del estudio de la composición de la Luna es una ininterrumpida sucesión de desencantos, en la medida en que el sueño hubiese estado en encontrar nuevos elementos, alguno para hacer crecer el pelo, por ejemplo. En ese aspecto, la Luna no es más que tierra.

≠

Las primeras partidas del satélite llegaron a bordo de las sondas rusas “Luna” y las norteamericanas “Surveyor”. Entraron en funcionamiento espectrómetros a rayos gamma y difusión de partículas alfa. Primer dato: basalto terrestre. Los hombres de ciencia se miraron de reojo, en especial los calvos. Distensión de músculos y a tomar café. No cabían dudas de que los “mares” de la Luna donde se apoyaron las sondas no eran más que basalto terrestre. La noticia dio la vuelta al mundo, riéndose del tiempo que tardó en hacerlo Sebastián Elcano. Pero se tardará menos en averiguar qué clase de basalto es el que se

encontró en la Luna que lo que se tardó en averiguar qué clase de hombre era el que se encontró en América.



Detrás de las sondas fue el hombre. El hombre no se resigna a morder con dentadura postiza, aun cuando la mordedura pueda costarle la vida. Y a bordo de las Apolo XI y XII llegaron 22 y 34 kilos de rocas y “polvos” del Mar que Dejó de Ser de la Tranquilidad y del Océano que Seguirá Siendo de las Tempestades, que se mezclaron con los 101 gramos traídos por el robot Luna 16 del Mar de las Lluvias. Con estos paquetes quedó sellada la vigilia de los porfiados en análisis y estudios desesperantes.

Las muestras fueron guardadas en vitrinas a prueba de sonámbulos o chistosos. Un furtivo puñado de oro en polvo bien podría demostrar que el hombre hasta sería capaz de volar con los brazos.



No tardó en nacer una cronología pre y posbasáltica. En principio, sólo se estaba escarbando la corteza, y a pesar de eso ya hubo que inventar palabras. Es probable que la lista de palabras nuevas venidas de la Luna la encabece la palabra “regolita”, ese polvo donde que-





ciaron marcados los zapatos de los astronautas, semejante a otro, en el Sahara, donde dejan huellas los camellos, lo que lleva a pensar, sumado a la carencia de agua, que la Luna podría ser buen espacio para camellos.

≠

Los investigadores de las primeras muestras trasantaron inquietud, frente a un futuro aburrido en proporción a la gama de herramientas disponibles para el combate contra el misterio. Es que hasta entonces resultaban gigantes contra misterios enanos.

De pronto, la Apolo 14 reaviva el entusiasmo y los investigadores confiesan que si una piedra como ésa hubiese llegado al principio, ya estarían a punto de volverse locos.

La Luna pasó violentamente de abuela a ser tatarabuela. Cuatro mil millones de años confesó la piedra, tan hermosa y complicada que conmovió la aparente dureza de uno de los geólogos, inclinado a renunciar al misterio antes que herirla en el laboratorio. Algún dedo habría de levantarse para recordarle el pacto con la inmisericordia. Potasio, fósforo y elementos de los que se llaman raros en la Tierra se sumaron a los otros descubiertos en la Luna, esta vez a costa de la más bella de sus piedras.

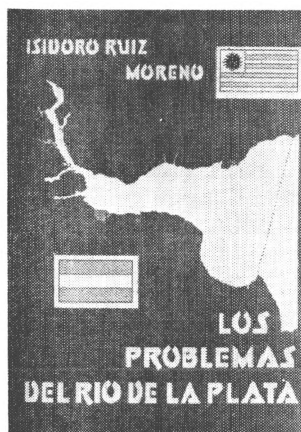
≠

No es desechable pensar que el Sol, confiado en la magnitud de su secreto, mirara con sonrisa socarrona este primer hurguetear del hombre en sus dominios. En atención a esto, para evitar suspicacias acerca de sus aciertos, los investigadores esperaron un día nublado

antes de arriesgar la primera hipótesis que les sugería el análisis de las piedras lunares acerca de la formación del sistema solar.

Cuando salió otra vez el Sol, ya el hombre había gritado que la Luna y los planetas surgieron de la recolección de trozos de materia flotante en el espacio, misión cumplida por la fuerza de gravedad, y que la Tierra, en el primer caso comprobado de imperialismo, capturó a la Luna y la convirtió en su satélite, sin dejarle elegir libremente su planeta preferido.

Con un zarpazo a tiempo, la Tierra se aseguraba un buen regalo para sus futuros huéspedes.



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 125

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: \$ 5.—





Pesca y Protección de los Recursos Vivos del Mar en la Patagonia Argentina (Provincia del Chubut)

Por el doctor
ALFREDO H. RIZZO ROMANO

**Comunicación presentada al Primer Congreso
Internacional de Derecho del Mar, reunido en
Porto Alegre, Brasil, del 11 al 14 de abril
de 1972.**

“El mar es un bien primitivo de todos los hombres, a la par que su perpetuo enemigo mortal desde el comienzo de la historia de la humanidad; una fuerza perenne que educa y disciplina, sustenta y derriba, vivifica y destruye, que se ejerce sobre el mundo entero y que, desde la aparición del género humano, favorece e impide, a la vez, la peregrinación de éste por la Tierra.”

KARL HAUSHOFER

I. - El mar, escenario de una nueva expansión

Sin que ello signifique la aceptación de teorías organicistas del crecimiento de los Estados, no podemos dejar de consignar que, cuando se cumplen determinadas premisas relativas al desarrollo de los mismos, la expansión física —a través de sus distintas manifestaciones— puede devenir como consecuencia natural. Hasta hace poco la conquista de territorios era una de las principales muestras de este crecimiento, frecuente génesis de conflictos bélicos.

También es verdad que las condiciones geopolíticas del mundo han variado desde aquellos días, ya lejanos, del pasado siglo, en que estadistas europeos determinaban las jurisdicciones coloniales en África y otros continentes. Pero los nuevos tiempos traen aparejados tipos de expansión desconocidos, como resultado de las técnicas empleadas por las naciones industrializadas: la expansión marítima que considera al mar como parte de la superficie terrestre cubierta por aguas oceánicas, cuya riqueza no estriba sólo en el contenido ictícola del elemento hídrico, ni en la concepción —no por ello menos vigente— del

El autor es doctor en Derecho y deudas Sociales, fiscal federal y juez federal subrogante de la provincia del Chubut, miembro titular y fundador de la Asociación Argentina de Derecho Internacional, vocal de su Sección de Derecho Internacional Público, profesor de Instituciones de Derecho Privado I y II en el Instituto de Estudios Superiores del Chubut, dependiente de la Universidad Nacional del Sur y académico de número de la Academia Argentina de Derecho y Política Internacional. — (N. de la D.)

mar como vehículo del acercamiento entre las naciones por medio de la navegación en sus distintas formas, sino también en la explotación de las riquezas del fondo submarino, de las que algunos autores¹ sostienen se extrae aproximadamente el 20 % de la producción mundial de petróleo y distintos elementos minerales, y la expansión sideral que hará nacer, en un futuro no lejano, al lado de las geocracias y tala-socracias, nuevas entidades políticas que podemos denominar “side-rocracias”.

Considerando al mar y al fondo submarino como un sujeto más de la explotación industrial, es dable suponer que en este escenario se ha de desarrollar, como ya empieza a vislumbrarse, una lucha de influencias para la conquista de nuevas fuentes.

Solamente dentro del reino vegetal, las algas marinas constituyen, según Candel Vilas², “casi el 90 % de todas las plantas de nuestro planeta”, cuya superficie cubre las aguas aproximadamente en tres cuartas partes. Aun cuando las opiniones difieren en cuanto al monto de la primera proporción, resulta innegable el elevadísimo número de vegetales con asentamiento marino que pueden constituir en el futuro una de las mayores fuentes de alimentos para la creciente población mundial, sobre todo si se estima que en el mar se encuentran más de los 2/3 de las reservas alimenticias potenciales de nuestro planeta.

Françoise Thibaut, especialista francesa que recientemente ha publicado un documentado trabajo sobre la materia que nos congrega en esta reunión internacional³, sostiene en este orden de ideas, comentando los debates de Ginebra (1960) destinados a codificar el Derecho Internacional del Mar, que allí se perfilaron dos líneas bien definidas: por un lado “pour les grands Etats industriels, pourvus d’une flotte puissante et depuis longtemps rompus aus activités maritimes, il s’agissait de défendre des positions acquises, des préoccupations de productivité industrielle et commerciale, de balance de paiements, d’expansion maritime. Pour les autres, les plus nombreux, pays du Tiers Monde ou en voie de développement, il s’agissait de se protéger de ces “pilleurs d’océans”, de préserver les ressources minérales et biologiques que les mers peuvent offrir á des pays encore peu ou pas déve-

¹ CAPITÁN DE NAVÍO LAURIO H. DESTÉFANI: *Temas de historia marítima argentina. Introducción*, pág. 16, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1970.

² RAFAEL CANDEL VILAS Y JOAQUINA COMAS DE CANDEL, artículo *Geografía general*, en la Enciclopedia Temática Cies, Compañía Internacional Editora, tomo I, pág. 276, Barcelona. 1970.

³ FRANÇOISE THIBAUT: *L’Amérique Latine et l’évolution du Droit International de la Mer*, extraído de la “Revue Générale de Droit International Public”, n° 3, París, 1971, pág. 2.

loppés, et dont les populations ont et auront besoin de nourritures et d'occupations...". Este grupo de países se eleva a más de 50 y en la segunda reunión de Ginebra participaron, como sabemos, 88 Estados.

Sin aventurarnos a calificar en forma tan marcada a los miembros de entidades políticas más desarrolladas, que incursionan en nuestros mares y costas, violando a veces expresas normas legales internas e internacionales, no podemos dejar de destacar que un especialista francés —el profesor Jean Furnestin, ex director del Instituto Científico y Técnico de Pesca Marítima, de París— en un reciente informe a la Corporación de Fomento del Chubut (Corfo-Chubut) ⁴ reconoce la actuación en nuestros mares de pescadores foráneos pertenecientes a “grandes países industrializados y de población densa”, y recoge la información proporcionada por pescadores locales, en el sentido de que, durante el año 1966, una flota extranjera que operó en las costas del Chubut habría capturado “entre 500.000 y 700.000 toneladas de pescado”.

Hasta hace unos años, cuando el Gobierno Federal argentino tomó severas medidas de control y vigilancia, era dable contemplar, a la vista de las costas patagónicas de esa provincia, a flotillas pesqueras de otras naciones extracontinentales, compuestas por varias decenas de embarcaciones y buques-factoría, realizar su labor extrayendo miles de toneladas de buena pesca.

II. - Recursos vivos y minerales en la **plataforma continental argentina y zona jurisdiccional** **anexa a la provincia del Chubut**

El ciclo completo de vida marítima incluye el plancton, las algas y animales marinos de todo género (desde los cetáceos y grandes peces, a los medianos y pequeños, moluscos, aves marinas, etc.). En cuanto a los minerales, en la zona de Comodoro Rivadavia se explotan pozos petrolíferos en el mar y se ha estudiado la existencia de yacimientos de gas de petróleo. No conocemos, pero tampoco descartamos, la presencia de los denominados “módulos minerales” de manganeso y fosforita en estas aguas oceánicas.

Respecto a las posibilidades de pesca en el Chubut, el asesor de Desarrollo de la Provincia, don Jorge Velazco Suárez, ha encomendado

⁴ PROFESOR M. JEAN FURNESTIN: *Informe sobre las posibilidades de la pesca en la provincia del Chubut, República Argentina*, París, febrero de 1972, cuyo original nos facilitó el ingeniero Alejandro Sánchez Cabezudo, presidente de Corfo (Chubut).

a un equipo dirigido por el licenciado Oscar Altimir un exhaustivo análisis de la economía de este Estado argentino

De los tres tomos de esa obra completa, el segundo comprende, en más de seiscientas páginas impresas, los análisis sectoriales divididos en seis capítulos (I - Agricultura de riego; II - Posibilidades de desarrollo agropecuario en los valles cordilleranos; III - Problemas y perspectivas del sector lanero; IV - *Posibilidades de desarrollo de las actividades pesqueras de la Provincia del Chubut*; V - Posibilidades de las actividades forestales; VI - Perspectivas de la minería).

Situada entre los paralelos 42° y 46° de latitud sur, la Cordillera de los Andes, de escasa elevación en esta zona, que le proporciona una fácil comunicación terrestre con Chile, y el Océano Atlántico, Chubut abarca una extensión de aproximadamente 225.000 km², poblados por escasos 200.000 habitantes.

Su ubicación marítima es privilegiada, habida cuenta de sus costas y puertos atlánticos, la comunicación por tierra fácil con el Pacífico, y el hecho de que su extremo N.O. está situado a sólo 15 km de ese océano, a la altura del Golfo de Ancud, canal Comau (República de Chile).

Las aguas de su litoral atlántico poseen una alta fertilidad general (densidad de la masa viva que habita en ellas). Esta característica resulta de la fuerte surgencia de aguas profundas que contienen sustancias nutritivas. La plataforma argentina tiene una enorme extensión —aproximadamente 1.000.000 de km²— donde se depositan sustancias aptas para la alimentación ictícola provenientes de las aguas fluviales. La corriente fría de las Malvinas y su convergencia con la corriente del Brasil, fuera del zócalo continental, entre los 35° y 45° de latitud, hace surgir aguas profundas muy ricas en elementos nutritivos (fitoplancton, sales minerales, carbono y clorofila). El informe Altimir mencionado en la nota anterior, cita a Mesek ⁶ cuando sostiene que “la producción máxima en el Mar Argentino podría llegar a 35,5 millones de toneladas anuales”; cifra ésta que Richardson y Laevastu reducen nada menos que en un 90 % (aproximadamente 3,5 millones de toneladas) ⁷. El profesor Furnestin, con quien tuvimos el honor de dialogar durante su estada en el Chubut (año 1971), elaboró un plan ⁸

⁵ *Análisis de la economía del Chubut y de sus perspectivas de desarrollo*, director: LIC. OSCAR ALTIMIR, Rawson, 1970, tomo II, cap. 4, pág. 1 a 59.

⁶ G. MESEK: *Importance of fisheries production and utilization in the food-economy*, “Fisling News”, Londres, 1961.

⁷ L. D. RICHARDSON: *Estimación de los recursos marinos frente a la costa atlántica de América del Sud*, Secretaría de Estado de Marina, Servicio de Hidrografía Naval, publicación Hm. n° 1020, Buenos Aires, 1964.

⁸ PROF. JEAN FURNESTIN, informe citado en nota 4, pág. 8 a 14.

tendiente a lograr que esa provincia pueda lograr el millón de toneladas anuales de pesca, a mediano plazo.

Quienes deseen profundizar en los aspectos técnicos o económicos de la pesca y en diversas cuestiones científicas que escapan al contenido de este trabajo, pueden consultar las obras de Ruckes, Rojo y Silvosa, Okonski y Martini, Gudmundsson, Boschi y Scelzo, García, Cabrejos y Malaret ⁹, así como los múltiples trabajos sobre fitoplancton del doctor en ciencias naturales Héctor Orlando, rector del Instituto de Estudios Superiores (IDES) de la provincia del Chubut, con asiento en Trelew.

Algunas de las especies que se capturan habitualmente en aguas oceánicas de esta provincia son: la merluza (*merluccius merluccius*), el abadejo (*Genypterus blacodes*), la castañeta (*Cheilodactylus bergi*), el salmón, pez gallo, cazón, pulpos, la anchoíta (*Engraulis anchoíta*), el lenguado (*Paralichthys spp.*), el cornalito (*Austroatherina incisa*), el pejerrey (*Atherinidæ*), el mero (*Acantheiatus brasiliensis*), langostinos (*Eymenopenæus muelleri*), camarones (*Artemesia longinaris*), calamares (*Illex illecebrosus argentinus*), centollas (*Lithocles antarcticus*), cangrejos (*Ovalipes punctatus*), mejillones (*Mytilus spp.*), vieyras (*Pecten spp.*), para no citar sino las más comunes ¹⁰.

Otros importantes recursos vivos de origen vegetal, en esta región patagónica, son las algas marinas, especialmente las denominadas "agarófitas", de las que se extrae el agar-agar. Ellas han hecho ocupar a la Argentina —en el año 1967— el primer lugar mundial, abarcando el 20 % de la producción total reunida de los demás países.

Una empresa radicada desde hace poco menos de dos décadas en el Chubut, comenzó recolectando 100 toneladas de algas secas en 1956. Actualmente elabora en su moderna planta de Gaiman casi 40.000

⁹ ERHARD RUCKES: *Demanda actual y potencial de pescado en áreas seleccionadas de la República Argentina*; Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, FAO, documento técnico preliminar 9, *Proyecto de desarrollo pesquero*, Mar del Plata, noviembre de 1970; THORVALDUR GUDMUNDSSON: *Curso de tecnología de artes de pesca*, ídem, documento técnico preliminar N° 8, setiembre de 1970; S. L. OKONSKI y L. W. MARTINI: *Observaciones sobre artes de pesca para la flota de Puerto Rawson (Chubut)*, ídem, documento técnico preliminar N° 12, mayo de 1971; ENRIQUE E. BOSCHI y MARCELO A. SCELZO: *Nuevas campañas exploratorias camaroneras en el litoral argentino, 1967-68. Con referencias al plancton de la región*, ídem, publicación 16, Mar del Plata, 1969; ALFONSO L. ROJO y JOSÉ M. SILVOSA: *La merluza de los golfos de San Matías, Nuevo y de la plataforma adyacente*, ídem, publicación N° 23, Mar del Plata, 1970; INC. JOSÉ GARCÍA CABREJOS y DR. ANTONIO E. MALARET: *Análisis del comercio exterior de los productos pesqueros argentinos 1963-68*, ídem, publicación 21, Mar del Plata, 1970.

¹⁰ El pez conocido en la Patagonia como *salmón de mar*, es el quatis brasileño, chanchito de mar o *Pinguipes spp.*; el *pez gallo* o *elefante* es denominado científicamente *Callorhynchus v.*; cuando hablamos del cazón nos referimos al "cazón vitamínico", denominado en el Brasil *caçoa-frango (Galeorhinus v.)*; y, por último, el pulpo que se pesca en nuestras costas pertenece a la especie *Octopus (Octopus spp.)*.

kilogramos mensuales de agar-agar ¹¹ y se está estudiando la producción de ácido alginico y carragenano. La recolección de algas se realiza en Bahía Bustamante, Camarones y Cabo Raso, con una extensión total de 100 kilómetros de costa, aprovechando las arribazones. Algunas especies se extraen de las rocas, también por inmersión o con equipos de buceo, y por corte en praderas con embarcaciones simples o provistas de cortadores mecánicos. Las principales especies que se explotan en la provincia son: *Macrocystis*, *Cessonias*, *Cigartinas*, *Porphyra*, *Ulva* y *Gracilarias*, extrayéndose alrededor de 6.000.000 de kilogramos anuales.

El agar-agar —denominación de raíz malaya— presentado en forma de polvo, tiene aplicaciones múltiples en la industria de alimentos (conservas) y también en medicina.

Conforme con datos proporcionados por el director de Pesca y Piscicultura de la provincia del Chubut, señor Will Dierking, durante el año 1970 se extrajeron 3.758.154 kilogramos de algas marinas en dicho estado argentino (3.706.531 kilogramos de *gracilaria* y cantidades menores de *macrocystis*, *gigartinas* y *lessonias*). Ese año se exportaron, según la misma fuente oficial, las siguientes cifras en kilogramos: al Japón, poco más de 2.000.000, a la U.R.S.S. 10.000, a los Estados Unidos de América, 4.500, igual cifra a Francia y 3.000 a Singapur. También en 1970 se exportó agar-agar producido en la provincia (Gaiman, ver nota 11) al Japón, Singapur, Australia, Estados Unidos, Italia, Perú, Colombia, Alemania Oriental, Uruguay y Sudáfrica.

En cuanto a la harina de pescado, en Rawson y Puerto Madryn existen modernas plantas elaboradoras.

La empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.) y algunas entidades extranjeras han extraído y extraen petróleo, desde hace muchos años, en la costa oceánica próxima a la ciudad de Comodoro Rivadavia.

III. - Protección contra la contaminación de las aguas

Esta fuente casi inagotable de riquezas que es el mar, requiere una protección legal completa, tendiente a evitar los múltiples peligros que la acechan, derivados precisamente de la misma explotación intensiva, de la industrialización de productos nocivos en sus costas, así como de los desechos que se arrojan y actividades que se cumplen en sus aguas, incluyéndose aquellas que derivan de la energía nuclear.

¹¹ Según datos de la publicación *Algas marinos*, Buenos Aires, julio de 1968, pág. 3, dicha planta industrial de Gaiman (Chubut), sólo sería superada, antes de finalizar el año 1969, por la Tong Hai Industrial Co. Ltd., de Seúl, Corea del Sur.

En esta materia opinamos que los Estados latinoamericanos deberían formar un frente común ante las naciones más desarrolladas que dominan las técnicas atómicas y han pretendido realizar ensayos y arrojar cargas radioactivas en zonas marítimas, donde podrían causar daños a la flora y a la fauna oceánicas. En este sentido, la experiencia nos enseña que una actitud firme y decidida puede —y ha logrado— detener ensayos nucleares que había programado una nación extracontinental.

En la provincia argentina del Chubut, ante la construcción de la planta elaboradora de aluminio de la zona de Golfo Nuevo (complejo hidroeléctrico Futaleufú-Puerto Madryn), se encomendó al doctor Mariano J. Pizarro, por intermedio de la Asesoría de Desarrollo, un “Estudio de la Hidrología y caracterización de las comunidades planctónicas en Golfo Nuevo, en relación con una posible contaminación industrial”, elaborándose, en noviembre de 1971, el informe técnico que tenemos a la vista. En este mismo orden de ideas, con relación a las algas marinas, el señor Lorenzo Soriano¹², en comunicación directa, nos ha manifestado que la contaminación de las aguas con petróleo (peligro de los pozos submarinos) en zonas marítimas donde existen praderas de algas, así como el corte indiscriminado de las mismas, los detritus arrojados desde barcos de pesca o factorías y la construcción de puertos en zonas de arribazón de algas —con la consiguiente formación en el fondo del mar adyacente de una capa tóxica derivada de los motores y demás actividad de las embarcaciones— son otros tantos peligros para el cultivo o recolección de estos vegetales.

A ellos podemos agregar las cargas de profundidad, proyectiles y técnicas de guerra submarina (por ejemplo, cuando se efectúan maniobras navales sin adoptarse los debidos recaudos). Por estos motivos, propiciamos una legislación internacional que incluya medidas de control y seguridad, lo mismo que prohibiciones tendientes a evitar la alteración de la flora y fauna marinas.

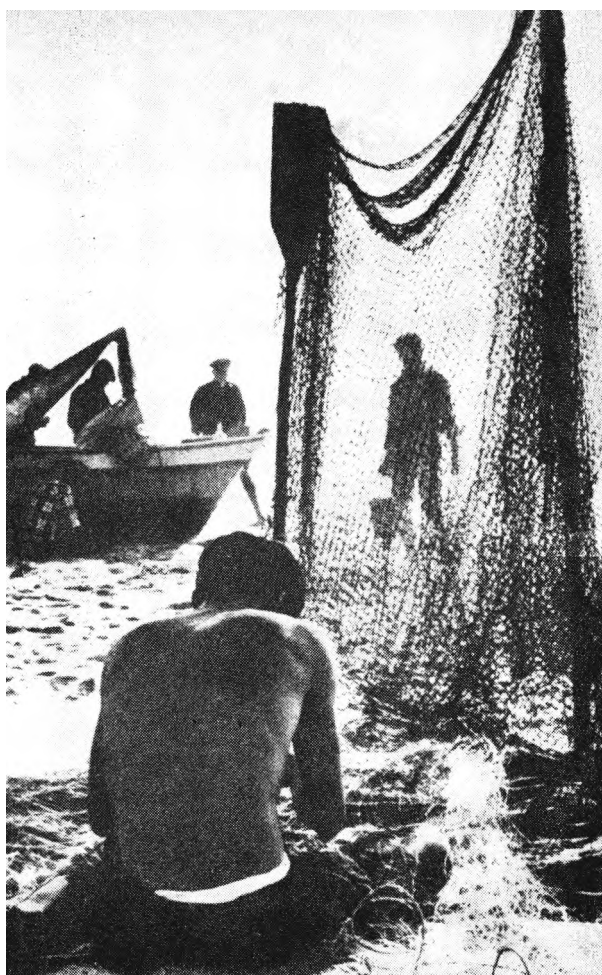
IV.- Legislación nacional y provincial (Chubut)

en materia de pesca y afines.

Comparación con disposiciones conocidas de otras naciones

El Código Civil Argentino, vigente desde hace más de una centuria, legisla sobre caza y pesca y materias similares en sus artículos 2340, 2374, 2375, 2377, 2561, 2574, 2575, 2576, 2581, 2582 y 2583. La

¹² Integrante del directorio de la empresa mencionada en nota 11 y pág. 168 y 169 de este trabajo.



ley más antigua que conocemos es la de fecha 22 de octubre de 1821, de “Derechos de Pesca en la Costa Patagónica”¹³. Cincuenta años más tarde (1871) se dictó la ley n° 453, declarando libre la explotación y extracción del guano de las islas y costas patagónicas¹⁴. Por Ley n° 1055 del año 1880 se derogó este régimen, prohibiéndose la pesca en general en la costa de la Patagonia atlántica e islas adyacentes. La Ley n° 3232 del año 1895 otorgó a una firma comercial el derecho a establecer un criadero de ostras y mejillones en la costa de Bahía Blanca. La Ley n° 9475 del año 1914 se refiere a la concesión de permisos provisionales de pesca y caza marítima por parte del Poder Ejecutivo. En 1938 se dicta la Ley n° 12.360, creando la cuenta “Servicio de Pesca y Ca/a Marítima” con las sumas recaudadas por faena-

¹³ DR. TOMÁS L. MARINI: *Leyes, decretos, resoluciones y ordenanzas sobre pesca, caza marítima e industrialización*, recopiladas por el Dr. Tomás L. Marini. Ministerio de Agricultura, Dirección de Piscicultura y Pesca, publicación miscelánea N° 164, Buenos Aires, 1944, pág. 15/16.

¹⁴ ALFREDO H. RIZZO ROMANO: *La cuestión de límites con Chile en la zona del Beagle*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1968, donde relatamos diversos incidentes internacionales derivados del aprovechamiento del guano patagónico (págs. 71 a 89),.

miento de lobos marinos, extracción de guano, barriles de aceite de ballena y demás tributos por tonelada de pesca para consumo o industrialización (artículo 18). En ese mismo lapso, que corre desde los albores de la nacionalidad hasta comienzos de la década de 1950, se dictaron múltiples decretos del Poder Ejecutivo dentro del rubro que tratamos. Entre ellos debemos destacar el de fecha 18 de setiembre de 1907, reglamentario de la caza y pesca marítima, que fijaba la extensión del mar territorial a tales fines (artículo 1°). Este ordenamiento consideró a las aguas de los golfos de San Matías, Nuevo y San Jorge, situados en la provincia del Chubut en su casi totalidad, como mar territorial. La Ley n° 9475 del año 1914, anteriormente citada, fue reglamentada por Decreto de fecha 26 de diciembre de dicho año y la pesca marítima de altura por Decreto n° 92.041 del 8 de octubre de 1936, modificado en 1938 mediante Decreto n° 7368. El año anterior el Decreto n° 111.878/1937 había prohibido la caza de lobos de dos pelos. Ese mismo año se reglamentó la caza de ballenas (Decreto n° 125.258/1938) y de determinadas especies de pingüinos.

Un jalón importante en la materia lo constituyó el Decreto n° 14.708 del año 1946, determinando la extensión y límites del Mar Epicontinental Argentino.

En estos últimos años, tanto en el orden nacional como en el provincial, se ha estatuido minuciosamente en los rubros estudiados.

En el orden federal, la Ley n° 17.094 (Boletín Oficial del 10/1/1967) extendió la soberanía de la Nación Argentina al mar adyacente a su territorio hasta una distancia de 200 millas marinas, medidas desde la línea de las más bajas mareas, salvo en los casos de los golfos San Matías, Nuevo y San Jorge, ya mencionados, “en que se medirán desde la línea que une los cabos que forman su boca” (artículo 1°). Esta ley determinó, asimismo, que la soberanía nacional se extiende al lecho del mar y al subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a su territorio, hasta una profundidad de 200 metros o más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de sus recursos naturales, aclarando en su artículo que las disposiciones mencionadas no afectan la libertad de navegación y aeronavegación ¹⁵.

El Decreto n° 5106/1966 autorizó al Comando de Operaciones Navales a expedir permisos a las embarcaciones de pabellón extranjero

¹⁵ Con referencia a esta ley, la derogación del decreto 14.708/46, la modificación del artículo 2340 del Código Civil, y los problemas de “legalidad internacional” y “concepto de soberanía”, ver el artículo del DR. JUAN CARLOS PUIG: *La jurisdicción marítima argentina según la ley 17.094 y los acuerdos con Brasil de 1967*; en “Revista de Derecho Internacional y Ciencias Diplomáticas”, años XV y XVI (1966/67), números 29/32, Santa Fe, 1969, pág. 134 a 148.

para desarrollar tareas de pesca en el mar territorial argentino, dentro de una distancia no menor de 12 millas marinas de la costa.

Poco más tarde, por Ley n° 17.500 (B.O. 31/10/1967), se estableció que los recursos marítimos, hasta la distancia de 12 millas de la costa, “sólo podrán ser explotados por embarcaciones de pabellón nacional”.

El Decreto n° 8802 (B.O. del 24/11/1967) aprobó un “Reglamento Provisorio para otorgar permisos de explotación de los recursos vivos del mar territorial argentino a barcos extranjeros” (fuera de las 12 millas marinas de distancia de las costas).

La Ley n° 19.000 (B.O. 3/5/1971) contiene un régimen de exenciones y beneficios para las actividades pesqueras, especialmente al sur del Río Colorado (Patagonia), complementado mediante las Leyes 19.001 (menores tasas, derechos y aranceles) y 19.002 (creación de mercados nacionales de concentración pesquera), así como los Decretos 439 (B.O. 3/5/1971), designando autoridad de aplicación de la Ley 19.000 al Ministerio de Agricultura y Ganadería, Dirección Nacional de Recursos Naturales Renovables, Servicio Nacional de Pesca, 440 (B.O. 3/5/1971), reduciendo los derechos de importación de mercaderías, maquinarias navales y barcos de pesca, 441 y 442 (B.O. 4/5/1971), estableciendo el organismo de aplicación y el monto de los derechos de extracción referentes a peces, crustáceos, moluscos y otros invertebrados y algas de los géneros que hemos mencionado en el capítulo II de esta comunicación.

Debemos destacar, antes de entrar a considerar la legislación local de la provincia del Chubut, que la ley nacional n° 18.502 (B.O. del 7/1/1970), estableció que “las Provincias ejercerán jurisdicción sobre el mar territorial adyacente a sus costas hasta una distancia de 3 millas marinas medidas desde la línea de las más bajas mareas, salvo en los casos de los golfos San Matías, Nuevo y San Jorge, en que se tomarán desde la línea que une los cabos que forman su boca” (artículo 1°). El artículo 2° aclara que el Estado Nacional “ejercerá jurisdicción exclusiva sobre el mar territorial argentino a partir del límite indicado en el artículo anterior y hasta el máximo fijado en la Ley 17.094” (200 millas marinas). Esta nueva jurisdicción “se ejercerá sin perjuicio de la que corresponde al Estado Nacional en toda la extensión del mar territorial” (así por ejemplo: *a*) en materia judicial, conforme lo establece el artículo 23 del Código Procesal Penal de la Nación y disposiciones complementarias, los Jueces Federales tienen jurisdicción para conocer en los delitos “cometidos en aguas, islas o puertos argentinos”; *b*) en materia que hace a la regulación del comercio interjurisdiccional, interviene exclusivamente el poder central; y *c*) igual cosa sucede en lo que respecta a la defensa nacional). Por último, el artículo 4° permite a los Estados provinciales con costa oceánica conce-

der permisos de explotación de recursos, dentro de las 3 millas marinas de sus costas, al dejar sin efecto, en esta extensión, el artículo 1° de la Ley n° 17.500 anteriormente comentada¹⁶.

Legislación de la provincia del Chubut

En 1958, poco después de nacida la Provincia como estado federal (Ley n° 14.408, B.O. 27/5 /1955), legisló en materia de pesca marítima, fluvial y lacustre, por la Ley n° 26 del año 1958.

De los 30 artículos del ordenamiento, interesan a nuestro estudio el 3°, que divide la pesca en interior (fluvial o lacustre) y marítima o costera, el 4° que contiene prohibiciones en defensa de la flora y fauna acuática, el 6° que declara libre el ejercicio de la pesca en aguas del dominio público, y el 20 que establece normas protectoras para las especies ictiológicas.

Esta Ley fue reglamentada mediante el Decreto Provincial n° 45/59, fechado el 20 de enero de 1959, que consta de 25 artículos y copia disposiciones anteriores de la legislación nacional.

El Decreto 5174, del 22 de noviembre de 1965, se refiere a la pesca deportiva y caza submarina (Puerto Madryn y Puerto Pirámides, en Chubut, son centros internacionales de caza y pesca submarina). Igual materia reglamenta el Decreto 3/1965. El Decreto 6280, del 30/12/1965, modifica el anteriormente comentado n° 5174.

La ley provincial n° 752, del 3/6/1969, aumenta el monto de las multas en caso de infracción al régimen de pesca. La Ley n° 786/1969 creó la Dirección de Pesca y Piscicultura del Chubut y el Decreto 1392/69 reglamentó su funcionamiento. El 15 de febrero de 1971 se dictó el Decreto 237 derogando el ya modificado n° 5174/65.

En materia de algas marinas, la provincia del Chubut, en 1959 y mediante el antes citado Decreto n° 45, estableció derechos y tasas (artículos 4 y 6°) que gravaron, en forma moderada, la recolección de estos vegetales marinos, creando asimismo un Laboratorio Algológico dependiente de la Dirección de Asuntos Agrarios.

La antigua Ley provincial de Pesca n° 26 también contempló este tipo de flora marítima. Con estos antecedentes, el 19 de noviembre de 1965 se dictó el Decreto n° 5432, previa consulta al mencionado Laboratorio, al Centro de Investigación de Biología Marina (C.I.B.M.) y al Comité de Industrialización de Algas (CODIA), dependientes es-

¹⁶ Cabe reconocer al letrado de esta provincia y funcionario de su Fiscalía de Estado, doctor Enrique Alejandro Korn, el mérito de anticiparse a la ley 18.502, sosteniendo la inconstitucionalidad del artículo 1° de la ley 17.500, en un trabajo publicado en el "Boletín Judicial" (Superior Tribunal de Justicia, Rawson, 13/8/1969, año I, N° 4, pág. 16 a 20), que lleva por título *Las facultades provinciales frente a la ley 17.500*.

tos últimos del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (I.N.T.I.), estableciéndose una “Reglamentación para la Explotación de Algas Marinas”, que consta de nueve capítulos (I - Finalidades; II - Alcances; III - Permisos; IV - Duración, renovación y caducidad; V - Explotación de áreas; VI - Cortes de praderas; VII - Aplicación y control; VIII - Tasas y IX - Sanciones).

Este ordenamiento considera tres tipos de permisos: *a)* Simple; *b)* Industrial primario que, a su vez, puede revestir las características siguientes: I - de recolección; II - de corte, y III - de recolección y corte; y *c)* De industria radicada, que reviste similares subtipos que el anterior. La solicitud de permiso de industria radicada tiene prioridad sobre la de “industrial primario”, y ésta sobre el “permiso simple”.

Este ordenamiento nos recuerda el Reglamento español de fecha 12 de setiembre de 1967, que fija normas para “la recogida de argazos y corte de algas de fondo”¹⁷.

El artículo 5° de la mencionada reglamentación hispana dispone que “Las autorizaciones para la corta y arranque de algas de fondo o recogida de argazos, *solamente se otorgarán a las personas o entidades que acrediten estar en posesión de laboratorios o instalaciones industriales de moderna técnica* para los aprovechamientos totales de las materias primas, con un mínimo de capacidad de fabricación, que será acreditado ante la Dirección General de Pesca Marítima por el oportuno certificado del Departamento Ministerial correspondiente...”. No obstante ello, se permite el otorgamiento de meros permisos condicionales, cuando las instalaciones industriales sean inadecuadas, en cuyo caso se les otorga un plazo no mayor de dos años para que cumplan con ese requisito.

La experiencia de esta provincia nos indica que la entrega de concesiones a simples particulares puede y ha dado lugar a discrecionalismos del Poder Administrador, que no han causado beneficio alguno al interés público, sino a los que recibieron las prebendas.

Otro defecto de la ley local es la falta de reglamentación de la recolección submarina y del balizamiento de las zonas de recolección, con balizas fondeadas o “marcaciones o enfilaciones terrestres fácilmente visibles desde el mar” (artículos 11 y 28 al 36 del Ordenamiento español que venimos comentando).

El Decreto provincial n° 5432 prevé la concesión de permisos con duración de uno a diez años, de carácter renovable y medidos en extensión sobre la costa (hasta 3 millas marinas mar adentro, conforme a la Ley Nacional n° 18.502, comentada en páginas anteriores). Ésta es,

¹⁷ Cf.: *Disposiciones sobre pesca marítima*, Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, diciembre 1958, pág. 115/125.

a nuestro juicio, una ventaja sobre la reglamentación hispánica que permite el otorgamiento de permisos sobre áreas superpuestas (si es que esto no ha sido dejado posteriormente sin efecto por alguna nueva disposición, que desconocemos).

Cabe destacar que la República Federativa del Brasil, mediante Decreto-Ley n° 221 del 28 de febrero de 1967¹⁸, después de crear por Ley Delegada n° 10 del 11 de octubre de 1962 la Superintendencia del Desarrollo Pesquero (SUDEPE), con autarquía federal y dependencia del Ministerio de Agricultura, dispuso en forma detallada sobre “protección y estímulo a la pesca” (99 artículos), pero concedió escasa importancia a las algas marinas, legislando respecto a las mismas junto a los “invertebrados acuáticos” (Título V, artículos 46 a 49). Posteriormente, por Decreto n° 62.759 del 22 de mayo de 1968, se reestructuró la SUDEPE. El Decreto-Ley n° 1.098, del 25 de marzo de 1970, extendió a 200 millas marinas el límite de sus aguas jurisdiccionales, “medidas a partir de la línea de baja mar del litoral continental e insular brasileño adoptada como referencia en las cartas náuticas oficiales” (artículo 1°).

La República de Chile, como consecuencia de la “Declaración sobre Zona Marítima, del 18 de agosto de 1952”, suscripta por los gobiernos del mencionado país, Perú y Ecuador, promulgó el Decreto n° 432 del 23/9/1954, adoptando el límite de 200 millas marinas¹⁹. Posteriormente, por Decreto-Ley n° 266 del 31 de marzo de 1960, concedió “exención de los impuestos de cualquier naturaleza que afecten la distribución, transferencia y adquisición de ... algas marinas y demás seres u organismos que tengan en el agua su medio normal de vida...” (artículo 2° inciso c)²⁰.

Los Estados Unidos Mexicanos reglamentaron su ley de pesca de 1932 (modificada mediante una nueva ley publicada en fecha 16 de enero de 1950), por el antiguo Reglamento publicado el 1° de febrero de 1933, que en su capítulo VII (artículos 99 a 101) se refiere en forma somera a “las algas marinas y otras especies”²¹. El 20 de enero de 1967 se publicó la “ley sobre zona exclusiva de pesca de la nación”, dentro del límite de 12 millas marinas (22.224 metros) contados a partir de la línea desde la cual se mide la anchura del mar territorial (artículo 1°). Anteriormente, por decreto publicado el 19 de octubre de 1966, se promulgó

¹⁸ Cf.: M. A. *Superintendencia do desenvolvimento da pesca*. SUDEPE. *Coletania de autos regulamentadores, emanados das leis básicas da SUDEPE*, 2ª edición, 1969.

¹⁹ Cf.: MINISTERIO DE AGRICULTURA, DIRECCIÓN DE AGRICULTURA Y PESCA, DEPARTAMENTO DE CAZA Y PESCA, *Principales disposiciones legales sobre presea*, “Boletín Informativo”, N° 93, Santiago de Chile, marzo de 1967, pág. 3.

²⁰ Idem, pág. 24.

²¹ COMISIÓN NACIONAL CONSULTIVA DE PESCA: *Legislación de pesca de los Estados Unidos Mexicanos*, México D.F., 1967, pág. 47.

la convención de Ginebra sobre alta mar (febrero-abril 1958), por decreto publicado el 22 de octubre de 1966 se promulgó la convención de Ginebra del 29 de abril de 1958 sobre pesca y conservación de los recursos vivos en alta mar, y por decreto publicado el 16 de diciembre de 1966 la convención de Ginebra (29 de abril de 1958) sobre plataforma continental. El 16 de diciembre de 1961 se había constituido en nuestro país la Comisión Nacional Consultiva de Pesca, como órgano de asesoramiento de la Secretaría de Industria y Comercio en el ramo de la pesca.

Lamentamos que por la premura con que se realizó este trabajo no nos haya sido posible efectuar estudios comparativos con leyes de otras naciones tan dignamente representadas en este Congreso.

Debemos agregar que en la provincia del Chubut se acaba de elaborar un anteproyecto de ley de algas compuesto por 17 artículos, estableciendo para los concesionarios una longitud máxima de ribera marina de 100 kilómetros, con un ancho de 3 millas marinas hacia el mar, contadas desde la línea de las más bajas mareas, extensión sumamente amplia, que se explica sólo en un medio como el patagónico, y otorgando un plazo máximo de 30 años, que reputamos excesivo, para la validez de los permisos.

V.-La concepción del mar, como una perpetua incitación

Arnold J. Toynbee ²² nos habla, en su monumental *Estudio de la historia*, de las sociedades y civilizaciones que, en el curso de su existencia, enfrentan una serie de problemas que deben resolver, y sostiene que la presentación de cada problema “es una incitación a someterse a una prueba, y a través de esta serie de pruebas los miembros de la sociedad van diferenciándose progresivamente unos de otros”.

Evidentemente el mar ha sido siempre, como lo señala la frase de Haushofer que encabeza este trabajo, un problema-incitación-desafío para los hombres, las naciones y las civilizaciones.

Nuestro país reconoce en estos momentos algunas incitaciones que marcan su futuro destino: el mar; la Patagonia y su desarrollo; la Antártida; y la emulación o ejemplo del obrar de los restantes países que componen la comunidad internacional.

Los tres primeros estímulos reconocen un *subtractum* común talasocrático; pero, justo es reconocerlo, para concretarse necesitarán, en gran medida, no sólo el esfuerzo individual de los argentinos, sino también la cooperación internacional, en el marco de un mundo en el que se impone cada día más la interdependencia.

²² ARNOLD J. TOYNBEE: *Estudio de la historia*, Emecé Editores, Buenos Aires, 1961, tomo I, pág. 45 y 303.

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: \$ 18.



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. 125**

Un Episodio en la Carrera del Contraalmirante Franklin Nelson Page



Por M. ZULEMA P. DE PELLIZA

Hay hechos de nuestra historia marinera que permanecen olvidados o ignorados por la mayoría. Bueno es mencionar de vez en cuando las tareas cumplidas en el pasado por cualquier oficial de la Marina, en especial cuando han significado algún sacrificio para los que supieron cumplir con su deber.

El 1° de agosto de 1972 se cumple el centenario del nacimiento del contraalmirante Franklin Nelson Page. En el número 682 del Boletín del Centro Naval (enero-marzo de 1970) se publicó una reseña de su vida, relacionándola con las de su abuelo y su padre que, ambos, merecieron bien de la República y de su Marina.

Creemos ahora que un oportuno homenaje a su memoria en su centenario, será relatar un episodio de los tantos que jalaron su vida de marino dedicado al pleno cumplimiento del deber.

Su foja de servicios es rica en toda clase de anécdotas interesantes e insólitas. Esta que vamos a recordar poco tiene que ver con el mar. Ocurrió en plena cordillera, en momentos difíciles para nuestro país, ya que se trataba de los límites con Chile.

Dejemos hablar al contraalmirante Page: “Estando en la rada con el «Patagonia» recibí un telegrama de mi amigo el teniente de fragata Ángel J. Elías, segundo comandante del «Azopardo», que en esos momentos se hallaba en Puerto Montt. En nombre del perito Francisco P. Moreno me ofrecía un puesto en la Comisión de Límites con Chile”.

Y aquí un detalle emotivo que no podemos dejar pasar por alto. Dice: “Acababa de perder a mi primer hijo, Juan, y estábamos con mi esposa bajo la influencia de la gran pena que esto ocasiona. Consideré que debía aceptar y ella, con gran entereza de ánimo, me dejó libre para decidir...”.

Luego continúa: “Fui a Chile por tren, cruzando la cordillera en mula, y me presenté en Santiago al hombre más patriota y enérgico que haya conocido. Sencillo, poco locuaz y resuelto a la vez. Experimenté una sensación de gran estímulo al decirseme que deseaba confiarme, en unión del ingeniero Gerardo Lange, la dirección de una exploración que se consideraba interesante para la argumentación argentina”.

Evidentemente el perito Moreno confiaba ampliamente en las condiciones de Page y conocía sus antecedentes.

El relato prosigue: “Iba dispuesto a todo y de buen grado me ocupé en adquirir algún instrumental que se me indicó. Luego de hacer una visita de observación ocular a las baterías de Valparaíso, fui en tren hasta Talcahuano, que también observé con interés. Allí me embarqué para Puerto Montt, y me incorporé al «Azopardo» con fecha 14 de enero de 1898.

” Después de recorrer varios lugares como Chiloé, Chacao e islas inmediatas, el Reloncavi y otros cerros, desembarqué en el Puyuguapí para explorar el río Queulat con el ingeniero Lange y nos internamos con botes. A poco andar vimos la imposibilidad de remontar este riacho y retrocedimos a la boca, donde dejamos los botes ocultos para seguir a pie.

” Libramos ruda batalla con los pantanos, árboles caídos, piedras sueltas, riachitos fangosos, torrentes varios y pedregales en el cauce del Queulat, subiendo lentamente en medio de fina y persistente lluvia que no nos dejó un solo día íntegro de sol. Encontramos una serie de macizos que interceptaban nuestro arribamiento, mientras los cañaverales espesos y elevados, al menor movimiento de viento, hacían desaparecer la picada que a fuerza de machete íbamos abriendo. Seguimos cuesta arriba, repitiendo esta maniobra, hasta que ya cerca de las abras que suponíamos daban al lago Fontana y La Plata, empezó a ponerse gris el cielo, a nevar con intermitencia primero, luego con despiadada continuidad. Desaparecían las huellas, se cubrían los arbustos y se multiplicaban las trampas en forma de abismo, cubiertas por finas capas del blanco elemento.

” Una noche, ya con el portezuelo allí, a la mano, nos tomó una nevada tan intensa que derrumbó la frágil carpa. El ingeniero Lange, experimentado hombre de montaña, al contemplar eso con las primeras claridades de la mañana gris y amenazante, me manifestó que era necesario retroceder sin demora o quedaríamos encerrados. Argumenté la posibilidad de alcanzar el portezuelo para ver si divisábamos algo que nos permitiera pasar a territorio argentino. Insistió en su parecer y ya que habíamos alcanzado un punto útil e inobjetable, tratamos de situar un cerro que denominamos de “Las Torres”, mientras se hacían los preparativos para regresar.

” Ya con anterioridad habíamos tenido algunos inconvenientes con los peones chilenos, viéndonos precisados a dividir la expedición y dejar bastante atrás al guardiamarina Jaime Mulhall, con un grupo que, sin ser terminantes, pedían que no se siguiera adelante. Temían a la nieve y objetaban lo avanzado de la estación (abril) lo que era exacto.

” Por la razón expuesta, la avanzada la hicimos el ingeniero Lange, un cocinero argentino, un marinero que era mi asistente y seis chilenos que conducían las carpas civiles. El día que iniciamos la retirada nos quedaban cinco días de víveres escasos.

” El regreso hasta el campamento donde quedó Mulhall con la mayor parte de las cosas, fue duro. Nevó copiosamente, todo se cubrió de blanco, nada servía de guía fuera de la brújula y la experiencia, esta última más que todo. El ingeniero Lange y un chileno se cayeron a pozos invisibles a través de capas de nieve lesionándose, y obligando al resto a caminar más despacio. Aquí caíamos y allí nos levantábamos, dando tumbos y marcando lo mejor posible el rumbo para dar con el lugar de las cadenas de cerros por donde habíamos pasado antes.

” Después de numerosos errores, altos, meditaciones, etc., llegamos al lugar donde era necesario trepar en cualquier forma. Abandonamos todo lo pesado, conservando sólo los abrigos. La nieve seguía incansable haciéndose cada vez más profunda y difícil de cruzar con botas comunes. Nos enterrábamos hasta la cintura en cada hoyo o depresión.

” Enormemente fatigados, alcanzamos el campamento de Mulhall, que habiéndonos visto preparó rápidamente algo caliente, activando el fuego para combatir el intenso frío. Allí descansamos hasta el día siguiente, aprovechando que el campamento tenía menos altitud y por consiguiente nevaba menos.

” Activamente se hicieron los preparativos para la marcha hacia la costa. En forma forzada y sin dar tregua a las piernas iniciamos la retirada corridos por la naturaleza. De habernos quedado, no hubiéramos vuelto más.

” Una vez en la boca del Queulat echamos los botes al agua y nos trasladamos hasta el fondeadero del cerro Puyuguapí, donde el «Azopardo» nos había dejado víveres: carne salada, etc.

” Debíamos trasladarnos al río Peti Palena. Esta empresa no era muy agradable en aquellos lugares expuestos al mar, pero era mejor que cualquiera de las aventuras experimentadas en el mes que había pasado.

” Cargamos la lancha a remo con lo más liviano y lo demás en un bote (llevado por el perito Moreno desde la Boca). Los chilenos son buenos remeros y experimentados costeros. Entre lluvias y chubascos, fuimos cubriendo el trayecto hasta el río Palena donde encontramos al gobernador de la región, un joven simpático y atento. Lamento no recordar su nombre. Pertenecía a una conocida familia de Santiago de Chile. Este gobernador de un territorio poco menos que inhabitable, vivía en una pequeña casa de madera, pero disponía de buena

estufa. Nos proporcionó alojamiento en un galpón comodísimo, comparado con los lugares anteriores.

” Pocos días después de nuestro arribo a Peti Palena, llegó el «Azopardo» y nos reintegramos a nuestro camarote: “¡una cama con colchón!”. Francamente, la supimos apreciar. . .

” Al regresar a Puerto Montt, nos esperaba una serie de noticias muy inquietantes sobre las relaciones internacionales, notándose cierta nerviosidad al vernos en tierra. Recibimos orden de zarpar para Buenos Aires, reiterándose ésta en forma urgente.

” Entretanto no conseguíamos carbón de los chilenos, hasta que un buque de bandera inglesa nos vendió lo necesario para salir de aquellos lugares. Se esperaba algo grave de un momento a otro; nosotros hacíamos cálculos y nos preparábamos para cualquier cosa. Si estallaba un conflicto, no lo íbamos a saber por falta de medios de comunicación.

” Un temporal tomado en pleno, nos expuso a graves peligros. La mar nos azotó sin piedad, y con escasísimo carbón conseguimos internarnos por el canal Messier. A poco se recurrió al corte de leña en medio de masas de nieve. Se cortaban troncos en la orilla, se llevaban a una carbonera transversal vacía y allí tropa y oficiales la partían, pero debido a estar saturada de agua resultaba difícil hacerla arder. Con la presión indispensable para mover las máquinas y aprovechando las mareas favorables fuimos ganando terreno hasta doblar el Cabo Tamar y fondear el 8 de julio de 1898 en Bahía Borja.

” Muy fatigados, sufriendo frío y sin víveres frescos, esperamos el paso de un buque que nos vendiera carbón. Avistamos uno de bandera alemana saliéndole yo al encuentro con un bote. Al principio el capitán no quería demorar su viaje entrando al puerto, pero por fin accedió. Transbordamos varias toneladas de este vapor que se llamaba «Sokkarali» y se apuntó con un buen precio por el servicio. Estábamos agradecidos de cualquier manera, pues con ese carbón llegamos a Punta Arenas a las 8 de la noche del 10 de julio.

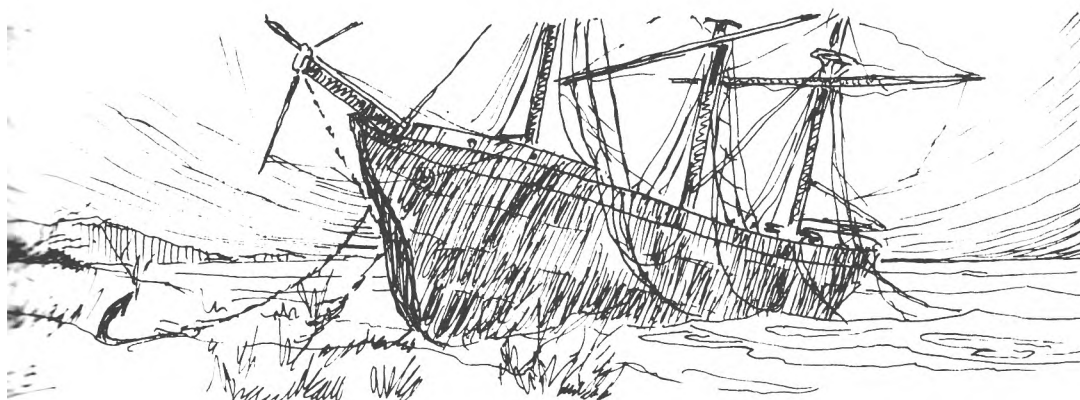
” Renació también la tranquilidad, pues el capitán alemán nos aseguró que nada grave ocurría entre los dos países, aun cuando seguía muy discutido el asunto límites.

” El 15 de julio zarpamos de Punta Arenas. Fuertes rachas nos obligaron a buscar abrigo en la isla Elizabeth. Fondeamos en Punta Delgado el 16 y de allí partimos con destino al puerto de La Plata, sin escalas, donde amanamos el 24.

” Terminaba una campaña en la que experimentamos bastantes sinsabores, corrimos riesgos, despertamos comentarios y cumplimos una buena obra para la Patria”.

Con la sencillez propia del verdadero marino, finaliza su relato el contraalmirante Page. Y así también hemos querido que sea nuestro homenaje. Una simple recordación de su figura, realizando una de las tantas tareas que se le encomendaron, y que supo cumplir con verdadera devoción y capacidad.

EL VELERO «ALEJANDRINA»



(Un Barco Resucitado)

Por el Capitán de Ultramar
EMILIO BIGGERI

Esta es la pequeña historia de un velero rescatado y aparejado nuevamente, después de permanecer casi veinte años abandonado en bahía Policarpo, en Tierra del Fuego.

Entre los incontables naufragios ocurridos en las costas fueguinas y de la isla de los Estados durante la prolongada época de la navegación vélica, muchos han sido registrados por la Historia, muchos otros han sido ignorados por la falta de comunicaciones, desapareciendo con toda la tripulación, en su intento de pasar por el estrecho de Le Maire en demanda del Cabo de Hornos; unos pocos están registrados en las crónicas marítimas, y sus tripulaciones, ya en los últimos decenios de la vela, fueron muchas veces auxiliadas o rescatadas por buques de la Marina argentina.

Es casi un lugar común hablar de los salvatajes efectuados por el capitán Piedra Buena, ya al mando de sus pequeños buques mercantes empeñados en el tráfico lobero y en la afirmación del pabellón argentino en las entonces desoladas costas patagónicas, ya al mando de buques de la Armada como *Capitán Honorario*, aun cuando el conocimiento de su vida y sus trabajos no estén suficientemente difundidos entre las nuevas generaciones. Piedra Buena siempre será un magnífico motivo para despertar el interés de nuestro pueblo por el mar; ejemplo de hombría de bien, iniciativa y persistencia...

Pero no se trata aquí de relatar sus salvatajes, sino de demostrar la supervivencia de un velero de la década del 80, naufragado en la costa de Bahía Policarpo, en Tierra del Fuego, el «Andrina», posteriormente «Alejandrina».

El «Andrina» era una hermosa barca de cuatro palos, de bandera británica. Fue construida en Southampton en 1886 por Oswald, Mourdant & Co. para los armadores E. F. Roberts, de Liverpool. Su casco era de hierro y su arqueo de 2.636 toneladas.

Después de realizar algunos viajes felices entre puertos europeos y la costa occidental de Sudamérica, varó en Bahía Policarpo el 10 de mayo de 1899, perdiéndose en su intento de pasar por el estrecho de Le Maire, en viaje de Amberes a San Francisco con carga general. Allí

quedó el «Andrina» asentado firmemente en el fondo de lodo arenoso, resistiendo a todos los esfuerzos para hacerlo zafar aprovechando los fuertes vientos del S.W.

Desde el barco accidentado se envió un bote tripulado por el primer oficial y cuatro hombres en busca de auxilio, pero nunca volvió a tenerse noticias de éstos ni a conocer el destino que llevaban en su intento.

Dos meses después el resto de la tripulación que permaneció a bordo fue rescatado por el transporte de la Armada Argentina «Santa Cruz», el que lo transportó hasta Ushuaia.

A fin de ubicarnos en el tiempo debemos recordar que recién el 25 de mayo de 1884 se había inaugurado el faro de Punta Lasserre y la Subprefectura, en la isla de los Estados.

Algún tiempo después de salvados los naufragos se enviaron desde Punta Arenas dos barcos pequeños, con los que se fue rescatando gran parte de la carga del «Andrina», cuyo casco fue vendido en un remate público realizado en esa localidad, adjudicándose por la modesta suma de 100 coronas.

Sin embargo el buque quedó allí olvidado, soportando los embates de los vientos, el mar de fondo y las mareas en la bahía solitaria, recibiendo las esporádicas visitas de los escasos pobladores, que fueron llevándose poco a poco los restos de sus aparejos y el maderamen de sus camarotes en los que se había empleado, según costumbre, buenas maderas de teca y caoba. Allí permaneció por casi dos décadas el sólido casco de hierro.

Así llegó la guerra de 1914-18, con la gran pérdida de tonelaje mercante por la acción de torpedos y minas y la consecuente gran demanda de bodegas al final del conflicto que se dio en llamar la “Gran Guerra” y ahora, en cambio, pasó a ser la Primera Guerra Mundial.

La compañía Menéndez, de Punta Arenas, ante la necesidad de exportar su producción lanera, adquiere el casco del «Andrina» el 19 de marzo de 1918, pagando por él 500 libras esterlinas (no olvidemos que en aquellos años el valor de una libra era de \$ 11,45 m/n).

El estado del casco justificaba la operación, así como los trabajos que debían realizarse para el rescate y aparejado del buque.

Dichos trabajos, que debían hacerse durante los días y las noches de buen tiempo y mareas adecuadas, llevaron cuatro meses de esfuerzos, dragándose un canal alrededor del buque y hasta el límite de las bajas mareas, pues uno de los extremos de la nave se encontraba en 7 pies de agua, lo que dificultaba la tarea.

El 16 de junio de 1918 todos los trabajos preparatorios quedaron

listos, incluyendo dos remolques tendidos a dos barcos de la compañía, de más de 900 toneladas, con tiempo manejable y marea adecuadamente amplia.

La operación tuvo éxito y el «Andrina» fue remolcado hasta Punta Arenas, donde, después de ser revisado por los buzos, que encontraron el casco en perfecto estado, se procedió a aparejarlo reconstruyendo al mismo tiempo los deterioros causados por el tiempo y el pillaje, que había desmantelado los alojamientos.

El «Andrina» fue rebautizado, registrándose bajo bandera chilena con el nombre de «Alejandrina», quizás en homenaje a uno de los familiares del señor José Menéndez o de sus asociados.

Después de tomar el respetable cargamento de 7.000 fardos de lana, el viejo velero zarpó de Punta Arenas con destino a Nueva York al mando del capitán F. A. Giertsen, de nacionalidad noruega, y con tripulación chilena. Al cabo de una navegación normal de 92 días, el «Alejandrina» arribó a Nueva York con su cargamento en perfecto estado, despertando el interés del público por su esbelta silueta y arboladura y también posiblemente por su “resurrección”, ya que aún en esos años sobrevivían en el tráfico mercante más de un centenar de veleros de gran porte y de distintas banderas.

Allí, en Nueva York, luego de descargar, fue sometido a una recorrida en el dique seco del astillero Morse, encontrándose en perfecto estado de conservación luego de 52 años de vida y de casi veinte años de agonía en Bahía Policarpo. El cargamento de lana, tasado en 300.000 libras, resultó una buena compensación a los esfuerzos y al espíritu de empresa demostrados en la operación, sin contar el valor del buque. Así continuó navegando el «Alejandrina», escapado del olvido y la muerte en Bahía Policarpo.



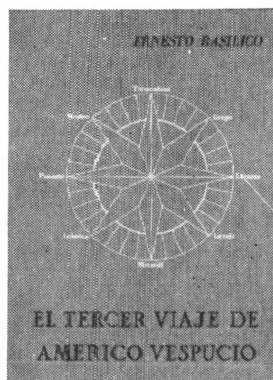
A mediados de 1921 aún se lo menciona, con motivo de un viaje de Canadá a Londres con un cargamento de cereales, despertando gran interés del público y del mundo marítimo en el Canadian Dock.

Eran épocas en que aún quedaban tiempo y espíritu para contemplar los barcos hermosos, cuando el mar era grande y aún se podía ver alguna vela errabunda en el horizonte.

Éstos eran los sobrevivientes de una época en que los “Conocimientos de Carga” terminaban así:

“And so God send thee, Good Ship, to thy desired port of safety”.

ERNESTO



BASILICO

EL TERCER VIAJE DE AMERICO VESPUCCIO

**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: \$ 4,60**

Presentación:

Papel ilustración.
144 páginas ilustradas.
Encuadernación
con tapas
en colores.

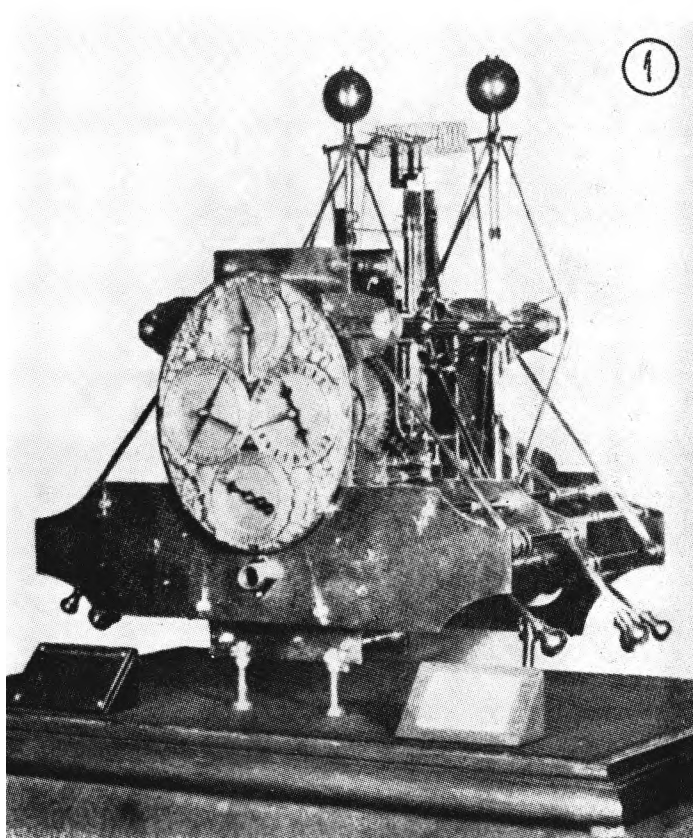


Adquisiciones:

En los destinos de
la Armada y en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones Navales,
Córdoba 547,
Buenos Aires,
tel. 31-1011, int. 125

Breve Historia de los Cronómetros de Marina

Por el Ingeniero
GUSTAVO DUFOUR

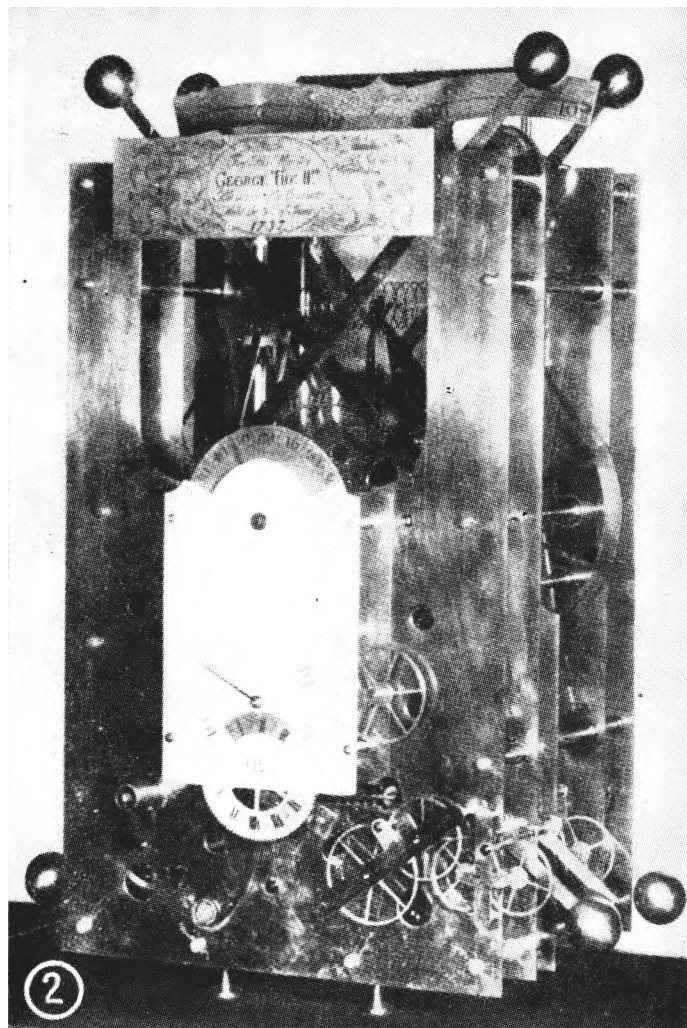


En cuanto la navegación dejó de ser puramente costera, se presentó el problema de la determinación de la posición de los barcos en el mar. Si bien la latitud era fácilmente determinable por la altura de la estrella polar, no sucedía lo mismo con la longitud. De los estudios realizados en esa época para resolver este problema, no se tienen datos exactos. Uno de los primeros autores que trató de resolverlo fue Juan Werner, de Nüremberg, que en 1514, en sus notas sobre la geografía de Tolomeo recomendaba para determinar la longitud la medida de las distancias angulares de la Luna a determinadas estrellas. Fue con el fin de dar mejores valores de las posiciones de la Luna y de las estrellas, que se creó el Observatorio de Greenwich, en Inglaterra, siendo su primer observador Flamsteed, en 1675. En 1767, Maskelyne fundó el *Nautical Almanac*, en el cual por primera vez se daban las distancias angulares de la Luna a ciertas estrellas determinadas. En 1530, Frisius sugirió la idea de emplear los relojes a cuerda que habían sido inventados por Pedro Heinlein, de Nüremberg, para conservar la hora de un meridiano adoptado como origen y compararla con la hora del lugar de observación, pero los relojes a cuerda de esa época tenían marchas tan malas, que este método no pudo ser llevado a la práctica.

La solución de este problema era fundamental para los países que en aquella época poseían marinas importantes, dada la gran cantidad de barcos que se perdían con valiosos cargamentos. Así fue que en 1598, Felipe III de España ofreció un premio de 100.000 coronas al que hallase un método para determinar la longitud con una razonable exactitud.

En 1658 Huygens aplicó el péndulo a los relojes, lo que mejoró enormemente su marcha, pero estos relojes no podían ser empleados a bordo de los barcos.

Llegamos así al siglo XVIII sin haber podido encontrar una solución aceptable para el problema, ya que tanto la determinación de la



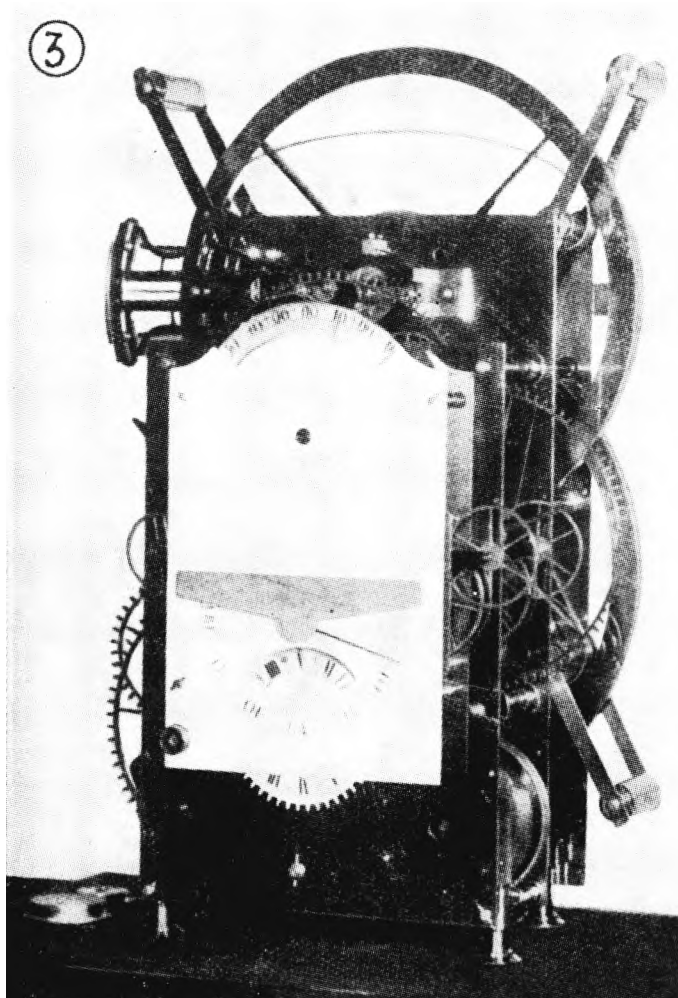
longitud por la medición de la distancia angular de la Luna a las estrellas, como por la conservación de la hora de un meridiano de origen mediante relojes a cuerda, daban resultados poco satisfactorios.

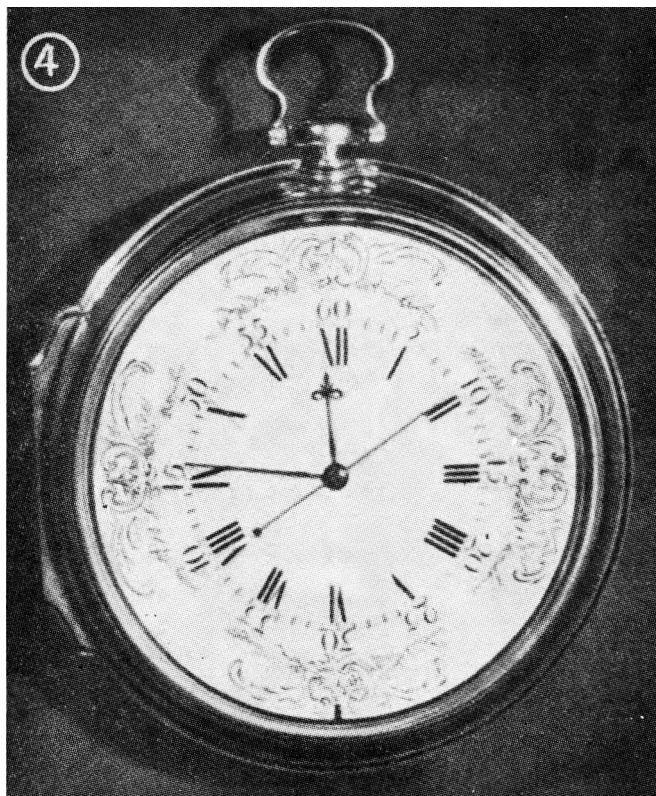
En 1714 se creó en Inglaterra el *Board of Longitude*, facultado para facilitar dinero para la realización de ensayos y para premiar los inventos que tuvieran relación con ese problema. Esta Comisión de inmediato instituyó un premio para la persona que hallara un procedimiento para determinar la longitud, procedimiento que debía ser ensayado en un viaje de ida y vuelta a las Indias Orientales. El premio consistía en 10.000 libras esterlinas si la longitud se determinaba con un error menor de 60 millas, 15.000 libras esterlinas para un error menor de 40 millas y 20.000 libras esterlinas para un error menor de 20 millas. Esta Comisión existió hasta 1820, y durante su actuación invirtió 101.000 libras esterlinas en premios y adelantos.

Es desde la creación del *Board of Longitude* que empieza a perfeccionarse el cronómetro, hasta llegar a ser la máquina de precisión que es el cronómetro de marina de nuestros días.

El premio de 20.000 libras esterlinas fue ganado por Juan Harrison, nacido en 1693 en Faulby, en el Yorkshire, y cuyo padre, de profesión carpintero, posiblemente reparaba relojes. En 1700 se mudan a Barrow, donde el joven Harrison aprende el oficio de su padre y muestra desde ya una decidida tendencia a la construcción de relojes. A los 22 años construye su primer reloj, con ruedas de madera; posteriormente realiza experimentos con el escape de báscula e inventa el péndulo compensado de rejilla. En 1728 Harrison se dirige a Londres, donde Halley, que entonces dirigía el Observatorio de Greenwich, no quiso adelantarle dinero para que pudiera construir su cronómetro; en cambio, lo puso en contacto con Jorge Graham, quien revisó los planos y habiendo apreciado la bondad de la máquina proyectada, le adelantó el dinero necesario.

En 1735 Harrison presenta su primer cronómetro (figura 1), que





era una máquina impresionante, de 35 kg de peso, con ruedas de madera, salvo la de escape, que era de metal. La regulación se obtenía con dos escapes de báscula que oscilaban en sentido opuesto. Los primeros ensayos fueron realizados en una chalupa en el río Humber, y en vista de los resultados obtenidos se solicitó una prueba oficial, la cual consistió en un viaje a Lisboa a bordo del «Centurión», barco de la marina real. Su marcha no resultó lo suficientemente buena como para ganar un premio, pero sí para que se le dieran a Harrison 500 libras esterlinas para que continuara sus ensayos.

El siguiente cronómetro (figura 2) fue presentado en 1739. No era nada más que una reproducción del primero con algunas modificaciones, pesaba 50 kg y nunca fue probado en el mar.

Recién en 1757 Harrison presenta su tercer cronómetro (figura 3). Si bien de dimensiones más modestas que el segundo, era en cambio de construcción más complicada y asimismo pesaba 30 kg. Mientras se realizaban las pruebas de este cronómetro a bordo de un barco, Harrison, con ayuda de su hijo Guillermo, terminaba el cuarto cronómetro (figura 4), desde todo punto de vista distinto de los anteriores. Era una especie de reloj de bolsillo de formato grande, con las agujas de las horas, minutos y segundos concéntricas.

El 18 de noviembre de 1761 se iniciaron las pruebas de este cronómetro, que consistieron en un viaje a Port Royal y vuelta a Ports-

mouth, adonde llegaron el 2 de abril de 1762. En cuatro meses y medio de viaje el cronómetro tuvo una diferencia de un minuto y cinco segundos con respecto a la hora verdadera, lo que originó un error de aproximadamente dieciocho millas en la determinación de la longitud.

Por este resultado se le dieron a Harrison 500 libras esterlinas, y al cronómetro se lo sometió a una nueva prueba consistente en un viaje a las Barbadas, el que se realizó entre marzo y julio de 1764.

El error en la determinación de la longitud en este segundo viaje resultó de diez millas. Entonces se le dieron a Harrison 5.000 libras esterlinas, pero antes de cobrar el resto tuvo que explicar la construcción de su cronómetro, lo que hizo el 22 de agosto de 1765; además, el Almirantazgo le impuso la construcción de dos nuevos cronómetros. Pese a que tenía setenta años pudo, con la ayuda de su hijo, construir otro cronómetro que no difería del precedente más que en pequeños detalles. Aquí el rey Jorge III tomó cartas en el asunto e hizo controlar el quinto cronómetro en su observatorio particular. Fue con el apoyo del Rey que Harrison pudo cobrar en 1773 el resto del premio. No vivió mucho más, ya que falleció en 1776, siendo inhumado el 21 de marzo en el cementerio de la iglesia de San Juan, en Hampstead. Los cronómetros de Juan Harrison se encuentran actualmente en el Science Museum de South Kensington, en perfectas condiciones de funcionamiento, gracias a la perseverancia y al ingenio del capitán de fragata L. T. Gould, que se hizo cargo de la pesada tarea de restaurarlos, labor que le llevó doce años.

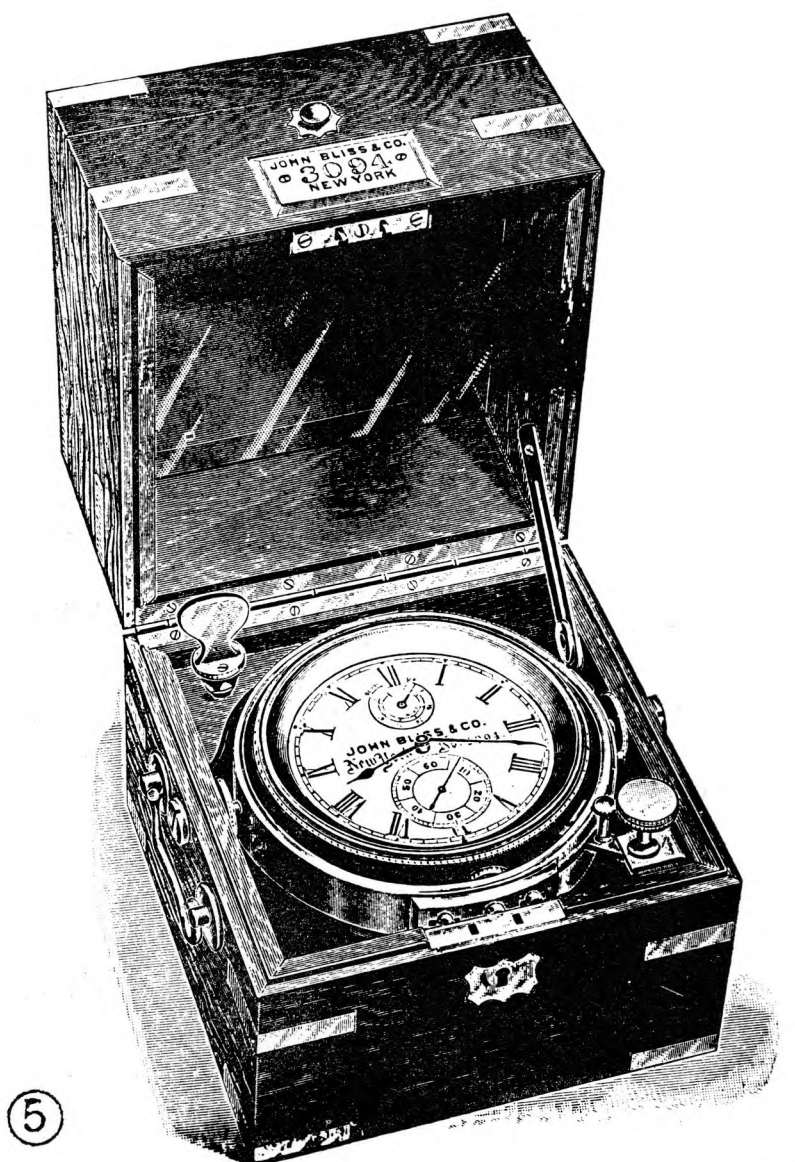
Una réplica del cuarto cronómetro de Harrison fue ejecutada por Larcum Kendall y llevada por el capitán Cook en su segundo y tercer viajes alrededor del mundo. Este audaz navegante, que era un hombre muy prolijo, anotó en su diario de a bordo: “Nuestra longitud no podrá ser nunca errónea mientras tengamos un guía tan bueno como este reloj”.

Mientras tanto, los premios ofrecidos por el *Board of Longitude* habían atraído la atención de los relojeros, que fueron modificando los cronómetros hasta hacer de ellos las máquinas de precisión actuales. Entre todos estos artistas, se distinguieron:

- Pedro Le Roy, francés, nacido en 1717 y fallecido en 1785. Fue el que creó el escape a resorte empleado aún en nuestros días.
- Ferdinando Berthoud, también francés, nacido en 1727 y fallecido en 1807. Construyó muchos cronómetros, algunos para la Marina Real Española.
- Abraham Luis Bréguet, suizo, nacido en 1747 y fallecido en 1823. Realizó muchas experiencias con volantes y espirales, y construyó maravillosos relojes para reyes y príncipes. (Su bisnieto, Luis Bréguet, fue el famoso constructor de aviones en nuestro siglo.)

- Tomás Mudge, nacido en 1717 y fallecido en 1794, fue aprendiz de Graham. El *Board of Longitude* le dio 500 libras esterlinas para que realizara ensayos.
- Juan Arnold, nacido en 1736 y fallecido en 1799, inventó el resorte en hélice, que aún se emplea con el volante.
- Tomás Earnshaw, nacido en 1749 y fallecido en 1829, fue el que creó la forma moderna del volante bimetálico.

Es debido principalmente a las experiencias e inventos de estos seis hombres, además de los realizados por Harrison, que hace su aparición el cronómetro de marina en su forma moderna (figura 5). El último siglo sólo trajo ligeras variantes de poca importancia. Alrede-



dor del año 1920, Pablo Ditisheim, suizo, introdujo importantes cambios en la construcción de los cronómetros.

La humanidad debe agradecer a estos hombres el haber hecho posible los largos viajes por mar. que han permitido extender la civilización y la cultura a todo el mundo.

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.

Un Método de Calificación

Por el Capitán de Fragata
JUAN CARLOS SIDDERS

Los métodos para la calificación de las personas por sus méritos, suelen limitarse a considerar las manifestaciones de dichas personas, es decir, su conducta aparente; si lo que se desea es calificar realmente a un hombre como tal, deben tenerse en cuenta los motivos de sus actos.

Los métodos generalmente en uso para la calificación conceptual de las personas, establecen una serie de cualidades positivas propias de la actividad en que se desempeña el calificado, y corresponde al calificador determinar en qué medida aquél las posee.

Este sistema suele arrojar sorprendentes resultados. Muchas veces un calificador experimentado, que se ha formado un acabado concepto general de un subordinado, encuentra que si lo califica ateniéndose honestamente a la letra del formulario establecido, la nota resultante de tal análisis será completamente distinta de la que correspondería a su concepto intuitivo.

El hecho tiene una explicación que, debidamente considerada al diseñar los formularios, permitiría obtener resultados más exactos o, por lo menos, más útiles.

La *Caracterología* enseña que una misma manifestación de la persona puede corresponder a causas polarmente opuestas, según responda a motivaciones de la inteligencia (espíritu) o de los sentimientos (alma), como lo explica Klages. Por ejemplo, el hecho de que un hombre jamás se aparte de determinadas normas establecidas puede significar la presencia de una fuerte voluntad pero, inversamente, también puede significar que es un débil de carácter, incapaz de apartarse de esas normas.

Este principio, debidamente tenido en cuenta, es el que permite a la *Grafología* sus asombrosos aciertos. Cada rasgo, cada letra, cada elemento de la expresión escrita, puede corresponder, si se lo considera aisladamente, a causas diametralmente opuestas. Sólo la perspicacia del grafólogo permite, observando el conjunto, dar a cada detalle su adecuado signo; la suma de esas partes, sutilmente “coloreadas” con su signo, permite luego armar el gran mosaico con todos sus detalles.

Este proceso es el que subconscientemente desarrolla el calificador, cuando intuitivamente formula su concepto general de alguien. La

calificación de un subalterno es una opinión del calificador. Esta opinión es subjetiva y, entre otros fundamentos, se basa en una decantación de conocimientos adquiridos por vía intuitiva, imposibles de expresar aunque estén bien claros en nuestra mente, así como, sabiendo perfectamente lo que es el color rojo, no podemos explicarlo por vía racional, por ejemplo, a un ciego. A esto se debe que jamás podamos justificar totalmente, con razones, el concepto que alguien nos merece.

Lamentablemente, con frecuencia el calificador encuentra que, cuando quiere desarmar el mosaico para encajar cada pieza en el casillero fijado por el formulario, las partes cambian de color y no corresponden ya al que tenían en la imagen del conjunto. ¿Qué ha sucedido?

En el primer proceso, el intuitivo, habíamos calificado a la *persona* valiéndonos de las manifestaciones que configuran su conducta; en el segundo caso, al analizar la conducta desarticulándola en factores preestablecidos por el formulario y midiendo la intensidad de cada factor sin considerar el signo de su motivación, lo que hemos logrado es evaluar el comportamiento típico en el lapso apreciado, pero no a la *persona* en sí. La perspicacia pública ha percibido este hecho y así han nacido frases hechas tales como: “Levantar concepto”, “Mandarse la parte”, etc.

Como puede verse, con este método analítico sólo logramos captar de la *persona* su primitiva significación: la *máscara*.

En ciertas instituciones, tales como las militares, si bien es cierto que interesa la conducta de los hombres, mucho más importante es penetrar la *máscara* y conocer la *persona* de quienes algún día podrán llegar a regir los destinos de la Institución o decidir la suerte de sus armas. La solución existe: en la lista que sigue, se enumera una serie de motivaciones, caracterológicamente opuestas, a las que puede corresponder una misma manifestación exterior. Sin duda, el calificador sabrá establecer a la luz del concepto general, a cuál de estas particularidades responde el rasgo de conducta analizado, asignándole el correspondiente signo algebraico.

**Escribir “si” junto a cada una de las palabras
que se aplican al calificado**

(+)	(-)
Discreto	{ Egoísta
	} Desconfiado
Subordinado.....	{ Hipócrita
	} Sugestionable
Respetuoso	Tímido

Bondadoso	}	Débil de carácter
Benevolente		
Cautó.....		Desconfiado
Prudente.....		Timorato
Reflexivo.....		Indeciso
Conciso.....		Estrecho de miras
Modesto.....		Falto de confianza en sí
Flemático.....		Indolente
Calmoso.....		Apático
Severo.....		Falto de receptividad
Sensible.....	{	Irritable
		Timido
		Necio
Adaptable.....		Carente de personalidad
Impresionable.....		Susceptible
Entusiasta.....		Iluso
Realista.....		Falto de sensibilidad
Jovial.....	{	Frívolo
		Impertinente
Franco.....	{	Necio
		Charlatán
		Pedante
Imaginativo.....		Utopista
Original.....		Vanidoso
Alegre.....	{	Burlón
		Sarcástico
Extrovertido.....		Vacuo
Introvertido.....		Insociable
Digno.....	{	Orgullosa
		Fatuo
		Arrogante
Serio.....		Ególata
Enérgico.....		Taciturno
		Desconsiderado
Viril.....	{	Violento
		Altanero
		Estrecho
Firme.....	{	Mezquino
		Insensible
Seguro de sí.....		Suficiencia
Lógico.....		Falto de ingenio
Espontáneo.....		Grosero
Atento.....		Incapaz de abstraerse
Perseverante.....		Rutinario
Emprendedor.....		Versátil
Impulsivo.....		Irresoluto

Sintetice su análisis con una calificación de 0 a 10

Un formulario de calificación diseñado en base al criterio expuesto, contribuirá, así lo creemos, al justo ordenamiento de las personas según sus méritos reales.

Un Largo y Accidentado Viaje por el Atlántico

Por el Capitán de Fragata
HÉCTOR A. GONZÁLEZ WARCALDE

El viaje relatado se realizó en un carguero “Super-Victory”, con un desplazamiento total, en plena carga, de 18.000 toneladas, y 20 nudos de velocidad. De estos barcos, construidos durante la última guerra como portaaviones escolta, fueron adquiridos por la compañía Doldero tres buques cargueros y dos para el transporte de inmigrantes. Como cuenta el autor, el viaje fue largo y lleno de peripecias, ya que duró seis meses desde la salida del puerto de Buenos Aires hasta el regreso al mismo.

Huelga marítima

Estábamos en 1950. Nuestra incipiente marina mercante tenía sus problemas: se regía legalmente por el Código de Comercio, que no contemplaba los adelantos actuales de la navegación. Los contratos de la tripulación se hacían por viaje, finalizado el cual los tripulantes quedaban sin paga, hasta que al iniciar el próximo se firmaba un nuevo contrato. La adquisición, después de la 2ª guerra mundial, de modernas unidades, que requerían tripulaciones técnicamente preparadas para atenderlas, hizo necesaria la estabilidad del personal. Faltaban una reglamentación del trabajo a bordo, una especificación de los trabajos insalubres y riesgosos, la distribución de las horas extraordinarias trabajadas fuera de horario y la compensación con días de licencia por navegación.

Estas causas, y el pedido de mejoras salariales, provocaron movimientos de resistencia reclamando una más justa relación entre armadores y tripulantes, hasta llegar a la huelga marítima, que tenía como principal sostenedor al poderoso gremio de maquinistas navales, el mejor organizado y sin cuya participación en el trabajo los buques quedaban paralizados.

En mayo de dicho año, y a consecuencia de la huelga, fui llamado para hacerme cargo de un barco «Super-Victory», cargado con 11.500 toneladas de trigo destinadas a Belfast y Liverpool. El buque había sido abandonado por su oficialidad y como yo no me sentía huelguista, acepté efectuar el viaje.

Al llegar, ya estaba formada la tripulación. Contaba con un primer oficial español, un segundo lituano y el tercero uruguayo. El segundo era muy conocido, en razón de haberse fugado de Riga en compañía de su familia, dirigiéndose a puertos escandinavos en un yate de vela, en la época en que la “cortina de hierro” era impenetrable. En máquinas, salvo el primer maquinista, los oficiales eran nuevos en la Compañía y poco conocimiento debían tener de los mecanismos del buque. Así, ya a punto de zarpar, alguien abrió la vál-

vula principal de vapor que da acceso a la turbina principal; esto cansó una demora, pues se ordenó levantar cojinetes. Al no encontrarse avería, se dio la orden de zarpar.

Zarpada y avería en máquinas

Con 31 pies de calado a proa salimos al canal, debiendo detenernos por varaduras en varias ocasiones, hasta que un repunte de las aguas nos permitió continuar la navegación. Existían rumores de que no iríamos muy lejos, pero una vez dejado el canal puse proa a Cabo Frío y todo parecía desarrollarse con felicidad y tranquilidad; el Atlántico nos recibía bien.

A los dos días de navegación, estando por el través de Santos, a unas 200 millas abiertos al Este y siendo aproximadamente las 2 de la mañana, se pararon las máquinas. Acudí rápidamente a indagar las causas, y me encontré con el desconcierto más grande. Me explicaron que el oficial maquinista de guardia, al ver que no circulaba el aceite de lubricación de la turbina principal, no atinó a otra cosa que ir a avisar lo que pasaba al primer maquinista, quien dormía muchos metros más arriba del compartimiento de máquinas. Resultado: el rotor de la turbina de alta presión quedó como una rama de árbol desflecada, incrustado dentro del estator. El maquinista de guardia, aunque no tuviese conocimientos sobre turbinas, al ver que se cortaba la circulación de aceite debió haber parado inmediatamente la máquina. Este oficial, de nacionalidad holandesa, había navegado en el río en buques de motor.

Después de inspeccionar la avería, que el personal de máquinas observaba sin tomar determinación alguna, y como ya tenía alguna experiencia al respecto, me dirigí a los que me rodeaban para que en seguida procediesen a conectar la tubería de vapor principal directamente a la turbina de baja, aislando así la de alta presión. Notificada la empresa, se me ordenó recalar en Río de Janeiro.

Felizmente, a bordo teníamos un tripulante excepcional: el mecánico maquinista, quien tomó a su cargo el trabajo; demoró 48 horas en dejar listo el arreglo como para proseguir viaje hasta Río, a fin de poner el buque en condiciones para la navegación que nos esperaba y entregar la carga en Belfast.

Al garete. Pesca de tiburones

Las tareas de preparar la turbina de baja presión para navegar proseguían mientras las fuerzas de nuestro mecánico no reclamaran un descanso; así es que el jefe de máquinas vino a comunicarme que debía suspender el trabajo por hallarse aquél exhausto.

A las pocas horas de estar al garete, apareció el primer tiburón, al que siguieron varios más, que giraban alrededor del buque. Siempre he pensado que estos animales deben tener un sistema de comunicaciones muy eficiente, para llamar a sus compañeros a donde pueden darse un banquete, pues no es posible que el mar esté cubierto de ellos como para concentrarse rápidamente en un punto.

Los tripulantes no simpatizan con quienes son sus enemigos potenciales y aprovecharon sus horas libres para preparar los instrumentos de caza. Con los ganchos de carnicería de la frigorífica, un cabo de cáñamo de unas dos pulgadas de mena y dos kilos de carne como cebo, armaron el anzuelo y lo arrojaron por popa; luego era cuestión de tener un poco de paciencia y esperar. Los tiburones, que estaban a la vista siempre circundando al buque, empezaron a acercarse a la carnada, un espléndido trozo de carne.

Rondaba uno de gran tamaño, de unos cuatro metros de longitud, al cual los otros lo respetaban como su “leader”. Este hizo repetidos pasajes enfrentando el anzuelo, pero proseguía de largo sin dar el gran mordisco, como si lo olfateara, pues al parecer no le daba dentelladas; todos mirábamos decepcionados por su indiferencia, pero era persistente; finalmente, en un último pasaje, abrió su enorme boca y quedó prendido del gancho. Dejósele debatir, mientras por el otro extremo, desde a bordo, preparaban un lazo rodeando el cabo de cáñamo del anzuelo, que se hizo correr hasta caer sobre la cabeza del animal, donde quedó ajustado y en condiciones de seguridad como para izarlo a cubierta. Se tomó vuelta al guinche de popa y comenzó a virar lentamente, mientras el monstruo se resistía dando violentos coletazos. Una vez depositado en cubierta, pese a encontrarse fuera de su medio, impresionaba con su enorme boca provista de dientes; no había perdido su ferocidad y al tocarlo con una escoba la hizo pedazos, triturándola.

Así capturamos varios escualos más, sin provecho alguno, pues una vez muertos eran arrojados nuevamente al mar, quedando sólo como recuerdo alguna mandíbula dentada. Nadie los come en los buques, pues su carne es dura y de olor muy fuerte, pero existe además una aprensión marinera contra este feroz enemigo de los náufragos en aguas tropicales.

Como comenzara a levantarse un viento de regular intensidad y aunque al buque no le causaba mayores trastornos dada su pesada carga, se dio término a la pesca.

Por fin pudimos poner proa a Río de Janeiro, y navegando muy lentamente, llegamos y fondeamos en la bahía. Allí nos esperaba nuestro inspector de máquinas enviado por la empresa, quien dispuso los trabajos necesarios para proseguir el viaje con seguridad.

En viaje a Belfast

La travesía no tuvo novedades; navegábamos únicamente con la turbina de baja presión, desarrollando una velocidad de 8,5 nudos. Hicimos escala en Las Palmas, cargando el combustible y agua necesarios como para no exceder el calado de 28 pies al tomar el canal de entrada a Belfast.

Nuestro arribo, si mal no recuerdo, fue el 8 de julio y al día siguiente bajamos a tierra, con ansias de caminar; allí nos enteramos de que se festejaba el *Temperance Day* y que se haría un gran desfile. Nos encontramos con una linda y alegre ciudad, con un día propicio de sol y agradable temperatura, sin ninguna exteriorización de la situación que hoy se vive allí. No tardó en iniciarse el desfile en el que cada clan marchaba con su estandarte y banda de música, vistiendo cada uno tartanes de diferentes coloridos, según la familia a que pertenecían. Al llegar a un cierto lugar, las bandas iniciaban las marchas al son de las gaitas; la tropa —digo así pues marchaba militarmente— bailaba sus típicas danzas, a veces acompañada por los espectadores. Muy original, por su marcialidad y vestimenta, pues sus integrantes llevaban traje oscuro de calle y galera de copa, algunos cubiertos de condecoraciones y como armamento tenían un gran sable de caballería. Era una compañía formada aparentemente por hombres de 40 a 50 años; esto no fue óbice para que, pese a su seriedad y disciplina durante el desfile, al arrancar la música de su propia banda todos se lanzaran a la danza. Desfilaron, de acuerdo a los periódicos, 148 bandas de música, lo que les llevó todo el día, viéndonos nosotros con dificultades para regresar a bordo. Al anochecer pudo verse como festejaban el *Día de la Templanza* con su whisky irlandés.

Mientras se descargaba el trigo, lo que llevó una semana, aproveché la estadía del buque para visitar Dublin y a nuestro representante diplomático, un antiguo amigo. Había un buen servicio de trenes, sin fronteras, provistos de un bien servido bar, muy concurrido; el viaje resultó un agradable paseo por la verde Erín.

Entregada la parte correspondiente de la carga, partimos con el resto para Liverpool, puerto que con sus viejas esclusas resultaba inadecuado para los modernos buques de gran desplazamiento.

Viaje a Nueva York

Llegado el día de zarpar se me presentó el jefe de máquinas diciéndome que “consideraba peligroso hacer el viaje en las condiciones en que se encontraba el barco”. “Bien —le dije—, pásame por escrito lo que usted me manifiesta” y no apareció más. Habíamos lastrado el buque con agua en dobles fondos y tanques internos, consiguiendo un calado, que consideraba satisfactorio, de 12 pies a proa y 18 a popa.

Ya estábamos nuevamente en navegación por el mar de Irlanda. A mediodía se efectuaba el cambio del tanque de servicio de petróleo; al hacerlo la bomba no aspiró, quedando las calderas sin combustible, y no atinando el personal de guardia a parar las máquinas ni a poner la otra bomba; así continuaron hasta consumir todo el vapor, con la consiguiente paralización total de los mecanismos de a bordo.

De nuevo estábamos al garete en una zona de aguas profundas, pero peligrosa por la vecindad de la costa irlandesa. Se había levantado viento que nos hacía derivar a lo largo de rocas e islotes alarmantemente cercanos. Ante la emergencia, y en caso necesario, no hallaba otra defensa que arriar uno o dos grilletes de cadena, para que el ancla se tomara en la primera roca que encontrara. El motor Diesel auxiliar del dínamo de emergencia tenía dificultades para arrancar, por lo que recién al anochecer me avisaron que se levantaba presión en calderas y que pronto estaríamos en condiciones de navegar nuevamente. Con una situación geográfica tomada por radiogoniómetros, puse rumbo Sur para quedar libre de las rocas y bajos próximos, para después seguir el gran círculo tomando la ruta más corta a Nueva York.

Amanecimos en mar abierto, sufriendo fuertes rolidos no menores de 30 grados, que nos hacían la vida cotidiana muy molesta. A consecuencia de ellos, el peón de cocina sufrió un accidente: salía de la frigorífica llevando media res de carne congelada y mientras subía por la escala, un fuerte bandazo le desplazó la carga golpeándolo con tan mala suerte que le fracturó la tibia. Ante esta desgracia y las molestias que producían los grandes rolidos, decidí cambiar de ruta poniendo rumbo Sur para tomar el paralelo 36, zona de buen tiempo, aconsejable para los buques de poca velocidad; el hombre accidentado no presentaba problemas inmediatos.

En seguida mejoraron las condiciones de la vida a bordo, pudiendo hacer un viaje apacible en lo que restaba de nuestra trayectoria. Debido a nuestro menor calado, la velocidad se había incrementado a 11,5 nudos y no tuvimos más inconvenientes de orden técnico hasta nuestra llegada. Cruzamos el mar de los Sargazos, tan conocido por los libros de Julio Verne y Salgari; se veían muchas algas, pero lo que nos llamó la atención fue hallar balsas salvavidas que flotaban junto con remos y salvavidas circulares, seguramente restos de la guerra en el mar.

Ya con proa a Nueva York tuvimos un último percance de orden sanitario. Encontrándome en mi cámara se me presentó el mecánico maquinista muy excitado, informándome de que el cabo enfermero había sufrido un serio desmayo y que él le había aplicado una inyección de coramina. Cuando arribamos a la bahía de Nueva York nos

esperaba una lancha de sanidad; embarcamos al peón de cocina con fractura en la pierna y al enfermero. El primero regresó a bordo no mucho tiempo después, pero el segundo, hombre de más edad, quedó en tratamiento prolongado durante la estadía del buque en puerto, regresando recién antes de zarpar para Buenos Aires, unos dos meses más tarde.

Nuestra llegada a los Estados Unidos coincidía con la intervención norteamericana en la guerra de Corea. Los efectos del reclutamiento eran sensibles en nuestra agencia marítima, donde se veía ralear al personal de día en día. En particular, el capitán de armamento que me atendía diariamente; como era oficial de la reserva, fue uno de los primeros en ser llamado. La colonia sudamericana emigraba para evitar el reclutamiento y no quedar como desertores, pues el extranjero con más de seis meses de residencia está obligado a prestar servicios en defensa de la nación.

La compañía aseguradora de nuestros barcos se negaba a pagar el seguro por la avería de la turbina, para lo cual debieron intervenir abogados por ambas partes. Nos salvó la anotación efectuada por el maquinista de guardia en el libro *Guardia de Máquinas* que decía: “Se para la circulación de aceite a la turbina principal; lo comunico al primer maquinista”. Por suerte, el seguro cubría daños por fallas debidas a impericia o torpezas del personal.

Un buen día llegó del norte, región de los grandes lagos, la nueva turbina; se armó y debía procederse a efectuar las pruebas en el mar. En vísperas de la salida, el primer maquinista sufrió un ataque de apendicitis aguda, por lo que debió quedar internado; esto nos privó de un hombre eficiente. Zarpamos llevando a bordo a personal del astillero y al inspector del *American Bureau of Shipping*. A poco de salir comenzaron las dificultades: nos quedamos sin agua para las calderas, las válvulas de seguridad de las mismas selladas no funcionaban, el buque al garete y rolando; nadie era responsable de lo que pasaba y el jefe de máquinas no aparecía. Decidí abandonar el puente de mando e ir a la sala de máquinas, donde reinaba el desorden, tanto entre el personal de talleres como entre nuestros propios maquinistas. No pudiendo nadie decirme dónde se encontraba el jefe de máquinas, lo hice buscar por su camarote y otros lugares del buque sin resultado, por lo que llegué a pensar que se había arrojado al agua. Finalmente pudimos regresar a la bahía, fondear y pedir remolque para que nos llevaran al muelle del astillero.

Al día siguiente hubo una reunión a bordo con el inspector y representante de nuestra compañía en los Estados Unidos, el inspector del *American Bureau of Shipping*, directivos de los astilleros y, por supuesto, también el enjuiciado. El inspector del A.B.S. declaró que con ese

jefe no daría los certificados para navegar. De inmediato se pidió un nuevo jefe a Buenos Aires, que llegó muy pronto y que resultó ser un antiguo conocido y eficiente profesional. Éste reorganizó la sección máquinas del buque, y quedamos listos para zarpar sin nuevos sobresaltos.

Nos dirigimos a Baltimore, donde cargamos carbón para Río de Janeiro, y salimos navegando a plena potencia de máquinas, desarrollando una velocidad de 18 nudos. Frente a las bocas del Amazonas, que con sus turbias aguas penetra profundamente en el océano, sufrió un accidente nuestro conocido mecánico maquinista: el torno le tomó el antebrazo, abriéndole una profunda herida desgarrante. Como el puerto más próximo se encontraba en las Guayanas, de común acuerdo, pues no era recomendable dejarlo allí, continuamos el viaje, siguiendo las indicaciones médicas tras consulta radiotelegráfica sobre el tratamiento a seguir. Llegamos a Río de Janeiro con el herido en perfectas condiciones y allí fue operado, pudiendo regresar a bordo antes de nuestra partida, y quedando con el pleno uso de su brazo.

En Santos tomamos un importante cargamento de bananas y proseguimos la última etapa de nuestro viaje. Al avistar el cabo Polonio y navegando a máxima velocidad, acaeció el accidente final: saltaron paletas de la turbina de marcha atrás y pegaron en los tubos del condensador, rompiendo varios de ellos; como consecuencia, se saló el agua de alimentación de calderas. Se paró la máquina y fondeamos, para reparar los tubos del condensador. Mientras tanto nos llegó una orden de la empresa de no mover máquinas, diciendo que nos enviarían remolque. El rotor de la turbina de marcha atrás está sobre el mismo eje de la turbina de baja presión y gira con ésta en la navegación marcha adelante. El material, de la época de la segunda guerra mundial, más los años de uso, fueron la probable causa del desgaste de las paletas que se cortaron en su centro y que, despedidas por la fuerza centrífuga, fueron a pegar en la tubería del condensador con los efectos antedichos.

Como se había levantado viento y oleaje, hubo algunas dificultades con el remolque, pues se cortó el primer cabo de alambre. Entonces resolví pasar un remolque mixto de mar, formado por un grillete largo de cadena del ancla y alambre y así llegamos hasta el canal.

A los seis meses de la iniciación de nuestro periplo regresábamos al puerto de Buenos Aires, tras el accidentado viaje que se acaba de narrar.

Por supuesto que nos esperaba un sumario, para coronar la jornada. El sumariante, ajeno a toda actividad marítima, formaba parte del nuevo elenco estatal que se había hecho cargo de la compañía Dodero, una de las más importantes del mundo hasta ese momento...

La valiosa carga de bananas, unos setenta mil cachos, llegó sin novedad y en perfectas condiciones.

La Marina de Guerra Polaca Líbre

**(Algunos Episodios
de su Actuación Durante la
Segunda Guerra Mundial)**

Por el Doctor
ANTONIO WYSOKINSKI

El autor, ex-médico de las Fuerzas Armadas polacas libres, desea dejar constancia de que, para la preparación del presente trabajo, ha contado con la colaboración del Instituto Cultural Argentino-Polaco y del Club Milenium Hapra (hijos y amigos de Polonia en la Argentina).

Cómo se formó la Marina de guerra polaca libre

Al estallar la segunda guerra mundial, el 1º de setiembre de 1939, se encontraban fuera del Báltico dos formaciones navales polacas.

Ya en mayo de ese año, el Almirantazgo polaco había decidido que, en caso de guerra inminente, los más modernos destructores y submarinos zarparan hacia los puertos de Inglaterra, para poder actuar en otros mares, junto con sus aliados.

El principio de la guerra submarina

Desde el 2 de setiembre de 1939, cinco submarinos polacos fueron intensamente atacados en el Báltico por la aviación y la marina de guerra alemanas.

El 6 de setiembre de 1939, un grupo de tres destructores polacos (OORP «Blyskawica», «Grom» y «Burza») efectuó, desde Escocia, su primera patrulla de combate. Después se dirigió a Plymouth, navegando a lo largo de las costas occidentales de Gran Bretaña. Una noticia oficial describe así esa primera actuación:

“El 7 de setiembre, a las 14.30, el «Blyskawica» avistó un periscopio. La flotilla atacó inmediatamente con bombas de profundidad. Después de algunos minutos apareció en la superficie del agua la proa y la torreta de un submarino alemán, que fue inmediatamente atacado con cañones de 40 mm. Cuando el submarino se sumergió, fue atacado nuevamente con bombas de profundidad. Aparecieron sobre la superficie del agua grandes manchas de aceite. El Almirantazgo británico admitió que el submarino fue *probablemente hundido*.”

Algunas horas después, la flotilla efectuó un ataque con bombas contra otro submarino alemán, pero sin resultado visible.

Éstos fueron los primeros ataques contra los buques submarinos efectuados durante la segunda guerra mundial.

En 1945, después de la capitulación de Alemania, se rindieron más de 100 submarinos alemanes y la mayoría de ellos tuvo que ser destruida. El ORP «Blyskawica» fue invitado por los aliados a hundir la primera unidad (*Operation Deadlight*).

El submarino ORP «Wilk» («Lobo»)

Durante la campaña del Báltico, los alemanes ya descubrieron las zonas de operaciones de los cinco submarinos polacos el día 2 de setiembre de 1939, y los atacaron desde el aire y el mar.

En una oportunidad, cuatro rastreadores enemigos atacaron al «Wilk» con bombas de profundidad. EL buque se sumergió a una profundidad de 87 m, sobrepasando el límite fijado para este tipo de unidades. A pesar de varias averías el buque se salvó, ya que las 42 bombas que le arrojaron explotaron a profundidades mucho menores.

Luego, el averiado submarino se dirigió a Gran Bretaña con mucha suerte, ya que en una oportunidad, en los estrechos de Dinamarca, se deslizó a lo largo de un destructor alemán. De noche, el haz de luz del reflector enemigo pasó un poco por encima de la bandera del «Wilk», sin enfocarlo.

El 20 de setiembre, después de 321 horas en inmersión (del total de 529 horas en el mar), el «Wilk» fue calurosamente recibido en el puerto de Rosyth (Escocia).

El submarino ORP «Orzel» («Águila»)

Durante los primeros días de la campaña en el Báltico, el «Orzel» fue varias veces atacado por la aviación y los buques enemigos. Las bombas le causaron una serie de averías y el submarino se dirigió a la isla de Gottland, para efectuarle reparaciones.

Algunos días después enfermó gravemente su comandante, sospechándose una seria enfermedad infecciosa, que podría poner en peligro la salud del resto de la tripulación.

En vista de ello, el «Orzel» se dirigió a la entonces neutral Estonia y en la noche del 14 de setiembre entró al puerto de Tallin, donde se desembarcó al comandante enfermo y se averiguó la naturaleza de su mal.

Mientras tanto, las autoridades de Estonia no dieron al «Orzel» el permiso de salida del puerto en el término previsto por las leyes internacionales, debido a la necesidad de salida del puerto de un buque mercante alemán. Acto seguido, y a pedido de la legación alemana, el submarino fue ilegalmente internado.

El 16 de setiembre los estonianos comenzaron a retirar y desembarcar del submarino la munición de artillería, los cierres de los cañones (de 105 y de 40 mm) y diez torpedos, llevándose también todas las cartas marinas.

Los oficiales y marineros polacos no se dieron por vencidos. Durante la noche del 17 al 18 de setiembre provocaron un desperfecto en las instalaciones eléctricas del puerto y durante el oscurecimiento tomaron presos a dos guardias estonianos, cortaron las amarras... y el buque salió del puerto. Casi inmediatamente abrieron fuego las baterías de la costa y de los buques anclados en el puerto, por suerte sin dar en el

blanco. Ya fuera del puerto, el buque se sumergió a 30 m, siendo entonces atacado con bombas de profundidad.

La falta de cartas marinas fue felizmente resuelta por el oficial de navegación quien, teniendo a su disposición solamente el registro de los faros, improvisó dos cartas bastante exactas.

La falta de artillería fue compensada con seis torpedos “olvidados” y no desembarcados.

Siempre buscado por los alemanes en el Báltico, el «Orzel» atravesó los estrechos de Dinamarca. En el mar del Norte buscó, a su vez, barcos enemigos dignos de sus torpedos, sin encontrarlos.

El 14 de octubre de 1939 el buque fue entusiásticamente recibido en el puerto de Rosyth (Escocia), siendo elogiosamente comentada su acción por toda la prensa del mundo libre.

Después de efectuadas las reparaciones, ambos submarinos polacos comenzaron el servicio de patrullaje desde las bases británicas.

Noruega, 1940

La importancia de Noruega, para ambos bandos, consistía en primer lugar en sus ricos yacimientos de mineral de hierro. Además, la posesión de ese país ofrecía las bases necesarias para la actividad naval y aérea en el Atlántico Norte.

Los objetivos principales fueron: el puerto de Narvik, que quedaba libre de hielo en el invierno, el ferrocarril que conducía desde ese puerto hacia la zona de los yacimientos y la región de Gällivare, donde se encontraban las minas.

El 8 de abril de 1940 (un día antes de la invasión alemana a Noruega) el submarino «Orzel» efectuaba su quinto patrullaje en los estrechos de Skagerak.

Según las órdenes del Almirantazgo británico, el comandante del submarino tenía que detener y controlar a todos los buques, tanto de los países no beligerantes como alemanes, con la condición de que estos últimos podían ser torpedeados recién después de darles aviso.

A las 9.45 h, navegando a profundidad de periscopio cerca de la entrada al Oslo-fiord, el «Orzel» se encontró con un buque.

A las 11.00 h, ya cerca del desconocido buque (a unos 1.200 m) se comprobó que éste no llevaba ninguna bandera y por el periscopio se leyó el nombre «Río de Janeiro» y, parcialmente borrado, “Hamburgo”. Se comprobó en los registros del Deutscher Lloyd que ese buque desplazaba 6.800 t y que antes de la guerra navegaba entre Alemania y América del Sur.

A las 11.03 h el «Orzel» subió a la superficie y comenzó, por señales, el siguiente mensaje al buque alemán: “Parar el buque. El capitán con documentos a bordo del submarino”. El buque alemán paró, pero no se notó en él ningún movimiento.

A las 11.12 h se mandó otro aviso: “Mandar en seguida un bote”. Al no obtenerse respuesta, el «Orzel» descargó en dirección del buque una ráfaga de ametralladora. En seguida el buque alemán dio la señal: “Respuesta”, y empezó lentamente a arriar un bote, pero éste permanecía siempre cerca del buque.

A las 11.20 el «Orzel» envió la orden: “Abandonar el buque. Les doy 15 minutos”. Los alemanes respondieron: “Comprendido”, pero no se notó ningún movimiento a bordo.

A las 11.30 hs se envió otra orden: “Abandonar el buque. Dentro de 5 minutos torpedo”. Mientras tanto, una lancha rápida que se acercaba desde las costas de Noruega entró en la línea de tiro, por lo cual éste se postergó.

A las 11.45 se lanzó el primer torpedo. Alcanzado, el buque se escoró a estribor y, en seguida, su cubierta se convirtió en un hormiguero. Centenares de hombres se tiraban al agua...

A las 11.50 h apareció en el horizonte un avión y el «Orzel» se sumergió. Por el periscopio observaba la operación de salvamento que efectuaban una lancha rápida y dos barcos noruegos. Algunos de los naufragos trataban de subir de nuevo a bordo del buque torpedeado.

No teniendo la seguridad de que el buque alemán se hundiría, el «Orzel» pasó, sumergido, al otro lado del «Río de Janeiro» y lanzó un segundo torpedo. El buque, alcanzado en las calderas o la santabárbara, explotó y prontamente desapareció de la superficie.

El «Orzel» continuó la patrulla dentro del Oslo-fiord y a las 16.00 h volvió al lugar donde se había hundido el buque. En la superficie flotaban numerosos cadáveres con uniforme del ejército alemán...

El urgente mensaje del «Orzel» no tuvo ningún eco, ni en Londres ni en Oslo. El Almirantazgo británico concentraba entonces todos sus esfuerzos en destruir a las naves pesadas alemanas.

Durante la noche del 8 al 9 de abril de 1940 desembarcaron en Noruega las primeras unidades alemanas. La respuesta de la Armada británica fue inmediata, pero los alemanes tenían ya en sus manos las primeras cabezas de puente...

Las fuerzas aliadas de tierra, preparadas de antemano para una eventual acción en Noruega, empezaron los desembarcos en ese país recién durante la noche del 14 al 15 de abril.

El cuerpo expedicionario aliado en Noruega estuvo compuesto por

las siguientes unidades: 24ª brigada de guardias británica; 27ª media-brigada francesa de tiradores alpinos; 13ª media-brigada de la Legión Extranjera; 1ª brigada polaca de montaña (formada en Francia, de aproximadamente 5.000 hombres) y varias unidades de tanques y artillería francesa y británica.

Los tres destructores polacos «Blyskawica» («Relámpago»), «Grom» («Trueno») y «Burza» («Tempestad»), fueron incorporados, durante las luchas en Noruega, a una de las escuadras de la *Home Fleet* (acorazado «Resolution», cruceros «Effingham», «Aurora», «Enterprise», «Cairo», «Coventry» y «Curlew», portaaviones «Ark Royal» y varios destructores).

Durante esas encarnizadas luchas los destructores polacos cumplieron varias misiones: escoltas de los convoyes, apoyo de los desembarcos y luchas contra las defensas de las costas y contra la aviación enemiga. Todos fueron dañados en varias oportunidades.

El 4 de mayo de 1940 la Marina polaca perdió su primer buque en las aguas occidentales, el ORP «Grom». El informe oficial dice así:

“... El 22 de abril el ORP «Grom» comenzó su acción en la región de Narvik, terminándola el 4 de mayo. Durante este tiempo el buque combatió a las baterías de artillería, a los nidos de ametralladoras y a las concentraciones de tropas enemigas; bombardeó puentes, túneles, vías ferroviarias, etc. El 3 de mayo, a las 04.00 h, dentro del Rombakenfiord, fue atacado por una batería alemana de 88 mm y uno de los impactos perforó la caldera número 3; además, hubo otros pequeños daños. El buque se retiró del fiord y, después de reparaciones provisionarias, entró de nuevo al mismo. Descubrió a la batería que lo atacaba y la destruyó. Ese día el «Grom» disparó más de 500 proyectiles.

” Durante la noche del 3 al 4 de mayo disparó contra un puente y las posiciones de la artillería enemiga.

” El 4 de mayo, algunos minutos después de las 08.00 h, sobrevoló el fiord, a gran altura (más de 15.000 pies), una formación de aviones alemanes que lo atacó con bombas. El «Grom» fue alcanzado por dos bombas cerca de la chimenea y en tres minutos se fue a pique. Perdieron la vida 1 oficial y 58 suboficiales y marineros, fueron salvados 17 oficiales y 137 suboficiales y marineros, y un oficial y 25 suboficiales fueron heridos.

” Los nidos de ametralladoras alemanes, que hasta entonces no habían actuado, abrieron fuego sobre los naufragos que se hallaban en el agua. Los destructores británicos HMSS «Bedouin» y «Faulknor» entraron entre la costa y los naufragos, para protegerlos del fuego enemigo y arriaron sus lanchas salvavidas. La acción de rescate duró alrededor de 40 minutos. La temperatura del agua era de 4°C. Cuando

los náufragos subieron a la cubierta del acorazado «Resolution» la banda tocó el himno nacional polaco... ”

Por coincidencia, el día anterior, 3 de mayo, en el puerto de La Valetta, en Malta, se izó la bandera de guerra polaca en uno de los nuevos destructores, el ORP «Garland».

Los otros dos destructores polacos permanecieron en la región de Narvik hasta el 10 de mayo, dirigiéndose luego a la base de Scapa Flow para efectuar reparaciones.

Dunkerque, 1940. Operación “Dynamo”

Cuando los alemanes pasaban triunfalmente por el norte de Francia el destructor «Burza», que se hallaba patrullando, recibió orden de unirse a los destructores británicos «Wessex» y «Wimiera» para apoyar la evacuación de los ejércitos aliados.

El 24 de mayo, a las 16.20 h, los tres destructores comenzaron el bombardeo de una columna motorizada alemana que avanzaba por la ruta costanera, cerca de Calais.

A las 16.30 h los buques fueron atacados por una formación de 27 bombarderos. La lucha duró 15 minutos. El «Wessex» fue hundido y el «Wimiera» gravemente averiado. Después, el ataque enemigo fue concentrado sobre el «Burza».

El enemigo atacaba desde distintas direcciones. Las sacudidas producidas por las bombas que caían cerca del buque eran tan fuertes que los hombres en cubierta no podían mantenerse en pie. Estallaron todas las portas en las cubiertas y parte de los compartimientos estancos. Las bombas producían oleadas tan grandes, que muy a menudo no se veía nada más que agua, vapor y humo. En una oportunidad cayeron cerca del buque tres grandes bombas, cuya explosión provocó la apertura y el atrancamiento de la válvula de la caldera N° 1. Al ruido infernal producido por las bombas y la artillería, se agregó un ensordecedor silbido del vapor que escapaba de las calderas. El buque perdía velocidad, y también comenzaba a escasear munición.

El comandante del «Burza» dio orden de arrojar al mar todos los torpedos y las bombas de profundidad, para evitar una explosión complementaria en caso de impacto directo por bomba aérea. El inmovilizado buque fue alcanzado por dos bombas. A pesar de las averías el ataque alemán fue rechazado, siendo abatido un bombardero y dañado otro. El «Burza», con la proa parcialmente “amputada”, alcanzó a llegar a Dover, desde donde fue llevado a los astilleros de Portsmouth.

Al mismo tiempo, el destructor «Blyskawica» recibió orden de apoyar la evacuación de Dunkerque. El 26 de mayo, cuando el buque se

acercaba al puerto, Dunkerque estaba en llamas, constantemente bombardeado. El «Blyskawica» abatió a un bombardero alemán.

Hasta el 31 de mayo el «Blyskawica» tomó parte en la lucha contra la aviación y los submarinos enemigos, rescatando también las tripulaciones de varios buques hundidos. En una oportunidad el «Blyskawica» llevó a Dover a remolque al destructor británico «Greyhound», seriamente averiado y repleto de soldados evacuados.

En Dunkerque, las bajas aliadas en destructores fueron tan grandes, que el 31 de mayo todos los buques de esa clase fueron retirados de la acción. Los británicos perdieron seis destructores y los franceses tres, y resultaron averiados dieciocho destructores británicos y uno polaco.

Los submarinos polacos en 1940

El submarino «Orzel» salió a efectuar su último patrullaje (el séptimo) el 23 de mayo, desde Rosyth (Escocia) a la región de los estrechos de Skagerrak. Tenía que terminar el patrullaje y volver a Rosyth el 8 de junio; no volvió. Se considera esa fecha como la de la pérdida del buque. Con el «Orzel» perdieron la vida 6 oficiales, 1 cadete y 48 suboficiales y marineros.

Sobre la suerte del «Orzel» existen varias suposiciones y versiones. Una de ellas, después de las averiguaciones y los análisis efectuados por el Almirantazgo británico en 1962, dice que el «Orzel» se hundió probablemente a causa de las minas puestas por la marina británica. En esa época los británicos sembraban campos de minas en numerosos sectores. Por falta de tiempo, a veces varios buques no recibían los datos sobre algunos de esos campos. Así pasó probablemente con el «Orzel» que, dirigiéndose a patrullar, tuvo que atravesar uno de ellos.

Dos semanas después de la pérdida del «Orzel», el otro submarino polaco, el «Wilk», obtuvo el 20 de junio una insólita victoria, digna de una carga de caballería. El oficial a cargo del submarino durante el ataque la describe así:

“ ...de noche, en servicio en la torre del «Wilk», ordené una caída de 90° a estribor y en ese momento vi la proa de un buque. La distancia era de unos 300 metros.

” Mientras trataba de reconocer al buque, dirigí la proa del «Wilk» en dirección a la unidad observada. Después de algunos segundos me di cuenta de que un submarino alemán cortaba el paso al «Wilk»...

” Apreciando que la distancia era demasiado corta para lanzar un torpedo, di la orden: «Ambos Diesel, todo adelante», dirigiendo la proa de mi buque a babor, a rumbo de colisión. La proa del «Wilk» chocó

contra la parte delantera del buque alemán, delante de la torreta. El enemigo nos vio unos segundos más tarde que nosotros a él...”

El choque fue muy violento. El submarino enemigo fue probablemente hundido. El «Wilk» también fue seriamente dañado pero, a una velocidad de 3 nudos, logró llegar felizmente a su base.

En el canal de la Mancha, 1940

Después de la caída de Francia se acercaba el peligro de la invasión alemana a través del canal. En este momento Inglaterra estaba indefensa. Había perdido su ejército expedicionario en Francia y carecía de armas terrestres. Quedaban solamente la Fuerza aérea y la Armada.

Para patrullar las costas se emplearon todas las embarcaciones menores que estaban disponibles. La Marina polaca recibió 12 barcos pesqueros de 40 a 200 t, holandeses o belgas, que fueron designados «P-l» al «P-l2». Cada tripulación estaba compuesta por un comandante (un alférez o un suboficial mayor), dos timoneles, un señalero y tres maquinistas.

Al comienzo del patrullaje cada tripulación disponía solamente de una carabina y el aparato de radio. Las órdenes fueron estrictas: “... al encontrar al enemigo se debe avisar inmediatamente, por radio, al comando de operaciones y ... tratar de impedir el desembarco enemigo ...”.

Los marinos polacos recién comenzaban a estudiar inglés. Para subsanar este inconveniente, en el puesto de comando de defensa de costas del sector había dos cadetes polacos que dominaban bien el idioma inglés y traducían los mensajes recibidos en polaco al oficial británico de operaciones y por medio de ellos se impartían las órdenes, en polaco.

Las dos y las tres banderas

Después de la caída de Francia y de su armisticio con los alemanes, se encontraban varios buques de guerra franceses en los puertos británicos.

El 3 de julio de 1940 el Almirantazgo británico dio orden de desarmar e internar a las tripulaciones francesas. En un submarino francés perdieron la vida un oficial francés y un oficial británico.

La mayoría de esos buques fue incorporada a la marina británica, algunos fueron entregados a los franceses libres del general de Gaulle y otros a los holandeses y a los polacos.

A los polacos fueron destinados: un viejo acorazado («Paris», de 22.000 t, construido en 1911), un destructor («Ouragan», de 1.319 t, cons-

truido en 1928), dos patrulleros («Pomérol» y «Médoc», de 2.200 t cada uno) y dos guardacostas (*chasseurs*: «Ch-11» y «Ch-15»).

El acorazado «París» no fue aceptado por los polacos. No se cambiaron los nombres ni la nacionalidad de otros buques, pero se usaban dos banderas: polaca y francesa (la tripulación polaca y el buque francés). Más tarde casi todos esos buques fueron devueltos a los franceses libres.

A pedido del Almirantazgo británico, en los dos patrulleros, el «Pomérol» y el «Médoc», quedaron las planas mayores polacas con las tripulaciones británicas. Desde entonces esos buques izaban tres banderas: polaca, británica y francesa. El 26 de noviembre de 1940 el «Médoc» fue torpedeado por un avión enemigo.

El acorazado «Bismarck»

El «Bismarck» fue uno de los más potentes buques de guerra de la época. Desplazaba 50.000 toneladas, tenía una velocidad de 30 nudos y estaba armado con ocho cañones de 15 pulgadas, doce cañones de 6 pulgadas, artillería antiaérea, etc. De los cuatro buques proyectados de esa clase, solamente se construyeron dos: el «Bismarck» y el «Tirpitz».

El 18 de mayo de 1941 el acorazado «Bismarck», acompañado por el crucero pesado «Prinz Eugen», salió del puerto polaco de Gdynia dirigiéndose al Atlántico Norte. El paso de esos buques por los estrechos de Dinamarca fue señalado a los aliados por el servicio de inteligencia de la Marina polaca.

El 24 de mayo, en un encuentro con la escuadra británica (crucero de batalla «Hood», «Prince of Wales» y seis destructores), los buques alemanes hundieron al «Hood» y averiaron al «Prince of Wales». En el «Hood» perdieron la vida 1.419 oficiales, suboficiales y marineros, entre ellos 4 cadetes polacos en viaje de instrucción. Solamente fueron salvados tres hombres. Los buques alemanes se perdieron de vista en el mar embravecido.

De inmediato, una gran flota británica comenzó una intensa búsqueda. En esa acción tomaron parte 19 naves pesadas británicas y numerosos destructores, entre ellos también un buque polaco, el ORP «Piorun» («Rayo»).

Después del primer contacto con la flota británica, los buques alemanes se separaron y se perdieron nuevamente de vista. Las condiciones climáticas estaban a su favor.

El 26 de mayo por la noche, a las 22.37 h, el ORP «Piorun», navegando en compañía del destructor británico «Maori», fue el primero en descubrir al «Bismarck», que abrió inmediatamente un violento fuego.

Placa
recordatoria
en la Base
Naval de
Plymouth
(Inglaterra).



El buque polaco dio aviso al comandante en jefe de la flota y respondió con su débil artillería (6 cañones de 120 mm), teniendo la suerte de escapar.

Después de una dramática persecución, el «Bismarck» fue hundido por el fuego de los acorazados «King George V» y «Rodney». En el «Bismarck» perdieron la vida 2.200 oficiales, suboficiales y marineros. Fueron salvados 110 hombres.

El «Piorun», por falta de combustible, no tuvo la suerte de presenciar el final de la batalla,

Dieppe, 1942

El 19 de agosto de 1942 se llevó a cabo el “ensayo” del desembarco aliado en Dieppe (Francia). Tomaron parte alrededor de 250 barcasas, escoltadas por un conjunto de cazatorpederos y ocho destructores, entre ellos un buque polaco, el ORP «Slazak» («Silesiano»). Fueron protegidos por 52 escuadrillas de caza, entre ellas 5 polacas. El fracasado desembarco de los canadienses sirvió a los aliados de experiencia en este tipo de operaciones y comprobó la posibilidad de la victoria final.

Durante esta operación el «Slazak» ganó el “campeonato” de la Armada aliada de 1942 abatiendo, durante 15 horas de lucha, a cuatro aviones enemigos. Además, salvó del mar a un piloto de un avión británico abatido, recibió a bordo a 20 soldados canadienses y sacó del agua a cinco marineros alemanes.

Ese mismo año el «Slazak» consiguió otro *record*, salvando del mar, a lo largo de dos semanas, a 21 aviadore británicos, por lo cual se le dio el honorífico apodo de *Shepherd of the Dinghies* (“Pastor de los chinchorros de goma”).

Africa, 1942

Tres meses después de la operación en Dieppe, en noviembre de 1942, se efectuó el desembarco aliado en Argelia y Marruecos. Las tropas fueron transportadas por 500 barcos mercantes, escoltados por 350 buques de guerra.

En la escolta de los transportes y en las luchas durante el desembarco tomó parte el «Blyskawica». En estas operaciones el buque tuvo 40 heridos.

El submarino «Jastrzab» («Halcón»)

El 4 de noviembre de 1941 fue izada, en Nueva York, la bandera de guerra polaca en el submarino ORP «Jastrzab». Este submarino, tipo «Holland», fue construido en 1920-22, siendo cedido a la Marina polaca por la Marina de los Estados Unidos.

El 25 de abril de 1941, el «Jastrzab», juntamente con otros tres buques aliados, salió al Atlántico Norte para vigilar la ruta de un convoy aliado. El 2 de mayo el convoy, que cambió Su rumbo por la presencia de fuerzas enemigas en la ruta planeada, pasó sobre el sumergido «Jastrzab». A su vez, los aparatos de detección de la escolta del convoy detectaron a un submarino, que fue supuesto enemigo. El «Jastrzab» fue atacado con bombas de profundidad. Sin poder establecer comunicación, el submarino polaco subió a la superficie para identificarse. Fue recibido por fuego de artillería y ametralladoras. De nada valieron la bandera, los saltos y los gritos... Cuando los buques aliados (un destructor noruego y un rastreador británico) se dieron cuenta de su equivocación, el submarino ya se hundía. Allí perdieron la vida cinco hombres y seis resultaron heridos, entre estos últimos el comandante.

Para compensar la pérdida del «Jastrzab» la Marina polaca recibió, el 11 de octubre de 1942, el flamante submarino ORP «Dzik» («Jabalí»), que posteriormente se hizo famoso en el Mediterráneo.

Escolta de convoyes

Durante toda la guerra, los buques polacos tomaron parte en la escolta de numerosos convoyes. En 1946 el Almirantazgo británico, en el libro titulado *The battle of the Atlantic (La batalla del Atlántico)*, publicó un informe oficial sobre la guerra submarina. Los datos son verdaderamente dramáticos:

Los submarinos alemanes hundieron a 2.775 buques mercantes aliados, con un total de 14,5 millones de toneladas. En la escolta de los convoyes aliados tomaron parte 880 buques de guerra, que escoltaron a 75.000 buques mercantes. Fueron hundidos 781 submarinos alemanes y 85 italianos.

En la honrosa lista de algunas docenas de apellidos de quienes tomaban parte en la escolta de los convoyes, figura también el del comandante del destructor polaco ORP «Orkan» («Ciclón»), quien se hundió con su buque, tocado por un torpedo acústico, el 8 de octubre de 1943. Con el buque perdieron la vida 13 oficiales y 160 suboficiales y marineros. Fueron salvados 1 oficial y 40 suboficiales y marineros.

En esa época, numerosos convoyes aliados se dirigían a Rusia, llevando grandes cantidades de material bélico y víveres. En muchos de esos convoyes tomaron parte los buques polacos. Las condiciones climáticas, especialmente en invierno, eran pésimas. Los convoyes, que pasaban cerca de las costas de Noruega ocupada por los alemanes —desde la cual los bombarderos necesitaban solamente 40 minutos de vuelo para encontrarse sobre el convoy— fueron siempre violentamente atacados.

En mayo de 1942, uno de los convoyes, que se dirigía a Murmansk, en Rusia, fue atacado 27 veces por la aviación y 7 veces por submarinos alemanes. Ese convoy, compuesto de 34 transportes, fue escoltado por dos cruceros pesados y dos livianos, seis rastreadores, dos submarinos y ocho destructores, entre los cuales se encontraba el ORP «Garland».

En lo más intenso de los ataques recibieron orden de regresar a sus bases todos los cruceros, porque el Almirantazgo consideraba que la pérdida de esos buques pesados podría influir sobre las operaciones futuras.

Algunos de los buques alcanzados se hundían en seguida, otros se quemaban lentamente. Nadie tuvo tiempo de salvar a los naufragos y todos los buques trataban de aumentar su velocidad, tirando con todas sus armas contra el enemigo.

En una oportunidad, lograron llegar sobre el «Garland» cuatro bombarderos Junkers, alcanzándolo con varias bombas. El buque se incendió y durante un rato se oían solamente los gemidos de los heridos y los silbidos de las cargas de artillería quemándose.

Mientras una parte de la tripulación arrojaba por la borda los objetos en llamas, los maquinistas trataban de reparar urgentemente las dañadas máquinas. La parada del buque significaba automáticamente su muerte, ya que la mayoría de los artilleros había sido muerta o herida y los cañones y ametralladoras que todavía estaban en condiciones, fueron manejados... hasta por los cocineros. Allí perdieron la vida 26 hombres y 37 fueron heridos, pero el buque se salvó.

Submarinos ORP «Sokol» («Halcón») y «Dzik» («Jabalí»)

En enero de 1941, el submarino «Wilk», varias veces averiado, fue calificado como inapto para operaciones bélicas y pasó al grupo de buques de instrucción.

En 19 de enero se izó la bandera polaca en un flamante submarino, el ORP «Sokol». En los primeros meses de su actuación tomó parte en el bloqueo del puerto francés de Brest, donde se encontraban los acorazados «Scharnhorst» y «Gneisenau», que representaban un gran peligro para la navegación aliada. En setiembre de 1941 el «Sokol» fue enviado al Mediterráneo, asignado a la flotilla de submarinos con base en Malta. Aquí empieza su brillante actuación.

El 28 de octubre de 1941, en el mar Tirreno, el «Sokol» atacó a un convoy italiano hundiendo un crucero auxiliar, el «Cittá di Palermo», de 5.600 t. Cinco días después hundió a un transporte de 4.000 t.

Durante uno de los patrullajes, en noviembre de 1941, el «Sokol» quedó atrapado en las redes antisubmarinas que protegían la entrada a la base italiana de Navarino, en el mar Jónico (Peloponeso). El buque tuvo la suerte de salir indemne de la trampa y, quedando cerca de la base, un día después hundió a un destructor italiano, el «Ascari». Perseguido inmediatamente por los cazatorpederos, que tiraron alrededor de 50 bombas, pudo escapar. El «Sokol» no fue solamente *efficient* (eficiente) sino también *lucky* (afortunado), como lo denominaron los británicos.

En esa época, el «Sokol» patrulló también las costas del norte de África, y en febrero de 1942 fue enviado a Inglaterra para efectuarle reparaciones.

En abril de 1943 el «Sokol» volvió de nuevo a Malta, pero esta vez con su buque gemelo, el ORP «Dzik», siguiendo la tradición del «Sokol» en sus primeras campañas. En esa época se preparaban ya las importantes acciones aliadas en el Mediterráneo, en las cuales tuvo que tomar parte el II Cuerpo Polaco.

En setiembre el «Sokol» fue el primer barco aliado que entró al

puerto italiano de Brindisi, escoltando desde allí a Malta a dos submarinos y seis transportes italianos. Durante sus acciones el «Sokol» hundió aproximadamente 25.000 t de buques enemigos.

En setiembre de 1943, el «Dzik» se hizo especialmente famoso al introducir un método, todavía no utilizado por la marina británica, de lanzamiento de torpedos contra grandes barcas de transporte de poco calado. Los alemanes estaban evacuando entonces sus tropas de Córcega. En total, el «Dzik» hundió 18 buques, con un tonelaje total aproximado de 50.000 toneladas.

Los destructores polacos en el Mediterráneo

El primer destructor polaco que llegó hasta el Mediterráneo durante la segunda guerra mundial fue el ORP «Blyskawica». El 18 de setiembre de 1939 ese buque salió de Inglaterra, como escolta de un carguero británico que llevaba material bélico a Polonia, en lucha. Ambos buques tenían que llegar hasta el puerto de Constanza, en el mar Negro (Rumania), debiendo luego ser transportado el material, por tierra, a Polonia. El 22 de setiembre los dos buques llegaron a Gibraltar. La situación de Polonia era ya trágica. El carguero quedó en Gibraltar y el «Blyskawica», en escolta de un convoy británico, volvió a Inglaterra.

El segundo fue el destructor ORP «Garland», un buque británico cedido a la Marina polaca, en el cual, en La Valetta, Malta, fue izada por primera vez la bandera polaca el 3 de mayo de 1940. Hasta setiembre del mismo año, ese buque tomó parte en las patrullas y acciones, de la flota británica en el Mediterráneo. Durante uno de los convoyes se encontró con un transporte polaco, el M/S «Warszawa», que transportaba desde los Balcanes a Siria un contingente de soldados polacos a la Brigada de los Cárpatos (que posteriormente luchó en Tobruk) y pudo completar su tripulación con 17 voluntarios.

Después, varios destructores polacos escoltaron los convoyes aliados que se dirigían hacia Malta y Egipto. El 6 de junio de 1942 se hundió, al chocar con una mina, el destructor ORP «Krakowiak» («Cracoviense»), al tratar de ayudar al destructor británico «Badsworth», que también se hundía por la acción de una mina. En el hundimiento del «Krakowiak» perdieron la vida 13 hombres.

El nombre de Malta, como base de submarinos y destructores polacos, entró en la historia de la Marina polaca.

En noviembre de 1942, el ORP «Blyskawica» tomó parte en las operaciones del desembarco aliado en Argelia.

En julio de 1943, tres destructores polacos (el «Piorun», el «Krakowiak» y el «Slazak») tomaron parte en la invasión de Sicilia y en setiembre en el desembarco aliado en Salerno y Anzio. En noviembre del

mismo año el ORP «Krakowiak» tomó parte en la frustrada operación aliada en las islas del Dodecaneso.

El desembarco aliado en Normandía

El 6 de junio de 1944 comenzó el Día D, la gigantesca invasión aliada en Normandía.

En esa operación tomaron parte varios buques de guerra y mercantes polacos. Al iniciarse la operación, el crucero liviano ORP «Dragon» y los destructores «Blyskawica», «Piorun», «Slazak» y «Krakowiak» bombardeaban las costas y apoyaban a las unidades aliadas.

Los destructores polacos participaron en el hundimiento de dos destructores alemanes y siete rastreadores, averiando a otros tres destructores.

El 6 de julio el ORP «Slazak» tomó prisionera a la “tripulación” del *torpedo viviente* (un muchacho de 19 años). Los alemanes utilizaban los llamados “torpedos vivos” que, dirigidos por buzos, lanzaban desde cerca un torpedo, tratando el buzo de escaparse.

El 8 de julio a la madrugada, otro buzo alemán tuvo la suerte de dirigir exitosamente su torpedo al blanco, alcanzando al crucero polaco «Dragón». El barco, seriamente averiado, fue encallado en la playa para usarlo como prolongación de una dársena artificial. Allí perdieron la vida un oficial y 36 suboficiales y marineros.



El 10 de febrero de 1944, hablando de la Marina polaca, el Primer Lord del Almirantazgo, señor A. V. Alexander, dijo lo siguiente:

“...Teniendo en cuenta su pequeña proporción, el número de operaciones en las cuales tomó parte la Marina polaca fue casi increíble, especialmente cuando se piensa que muchas de ellas fueron continuas. Entre estas operaciones figuraron Narvik, Dunkerque, islas Lofoten, Tobruk, Dieppe, los ataques contra la navegación en el canal, Sicilia, Italia y Orán, los patrullajes, especialmente en el Mediterráneo, y la escolta de convoyes. El reciente trabajo de los buques polacos en el Mediterráneo fue especialmente brillante...”

El Primer Lord del Mar, Almirante de la Flota Lord Cunnigiam, al terminar las hostilidades en 1945, escribió así sobre la Marina polaca:

“Como lo sé por propia experiencia, los oficiales, suboficiales y marineros respondían invariablemente, con tenacidad y coraje, a cada pedido de colaboración que les hemos hecho; por esto han conquistado la admiración de todos nosotros los de la Marina Real.”

El “Desfile de la Victoria”

El 8 de mayo de 1946 se llevaron a cabo en Londres los festejos del primer aniversario del fin de la guerra. Tomaron parte en esta ceremonia las delegaciones de las fuerzas armadas de todos los países aliados.

Una protesta directa de Stalin fue causa de que las fuerzas armadas polacas libres no fueran invitadas a tomar parte del llamado “Desfile de la Victoria”. La oposición de la RAF, muy decidida, permitió que fueran invitados los aviadores de la Fuerza Aérea polaca libre, pero los aviadores declinaron la invitación, ya que no habían sido invitadas las otras fuerzas polacas.

Orden del día N° 51 del comandante en jefe de la Marina de Guerra

“Londres, 19 de setiembre de 1946.

¡Marinos!

Después de haber entregado, a pedido del Almirantazgo británico, el ORP «Blyskawica» en mayo, y de haber devuelto a la Marina británica los OORP «Dzik» y «Sokol» en julio, el 24 de setiembre devolvemos a las autoridades británicas el ORP «Garland». El 28 de setiembre devolveremos los OORP «Krakowiak», «Slazak», «Piorun» y «Conrad» y entregaremos los OORP «Burza» y «Wilk», que llegaron desde Polonia en 1939.

Con esto se cierra el libro, lleno de gloria, de la existencia de nuestra Marina de Guerra como fuerza armada polaca en el mar.

Quedamos nosotros, su personal, privados de la patria y de nuestros buques. En nuestros corazones quedará el pasado, lleno de gloria, y la orgullosa memoria de nuestros buques, que fueron para nosotros una parte de la patria y nuestro hogar.

Arriamos la bandera del ORP «Garland», que fue nuestro desde el 3 de mayo de 1940.”

[Sigue el resumen de la actuación de todos los buques.]

“Rendimos homenaje a los oficiales, suboficiales y marineros que dieron sus vidas en las luchas o durante el cumplimiento de sus deberes en el servicio. Pensamos, con reconocimiento, en todos esos que en las más diversas ocasiones cumplieron su deber, como corresponde a un marino polaco. Sus cualidades, sus afanes y sus sacrificios han permitido, antes y durante la guerra, conquistar el reconocimiento para nuestra Marina, entre los nuestros y entre los extranjeros.

Durante esta guerra fuimos los primeros que llegaron directamente a ponerse al lado de nuestros aliados los británicos y, con toda confianza, hemos participado en las batallas, tanto desde el punto de vista material como moral. Hemos cumplido fielmente y con sacrificios, hasta el fin, nuestras obligaciones como aliados.

Testigos de ello fueron los marinos británicos, nuestros fieles camaradas de armas, en los cuales hemos confiado en todas las operaciones y hazañas de la vida naval.

Sin embargo, al finalizar la guerra, las luchas y las faenas realizadas no nos dieron los resultados que habíamos esperado.

Nuestro país se encuentra aún en una situación política que no nos permite el retorno a Polonia.

En breve dejaremos de ser Marina, pero la conciencia de haber cumplido nuestros deberes, tanto con Polonia como con nuestros aliados, nos compensa la amargura de la realidad.

Cuando se haga el balance de nuestras cuentas con los aliados, no seremos nosotros los deudores.

Unidos siempre por lazos ideológicos, nosotros, la familia marina, vamos a vivir y actuar para Polonia, con fe en que recuperaremos nuestra patria y que la mayoría de nosotros, en Polonia libre, ofrecerá sus servicios para la Marina de Guerra.

Actualmente vivimos, transitoriamente, el final de nuestra actividad guerrera marina.

Que la justicia de Dios nos tenga a todos bajo su protección, nos evite sufrimientos y desengaños, y nos conduzca hacia Polonia libre.

¡Viva Polonia!"

(Fdo.): *VICEALMIRANTE JERZY SWIRSKI*
Comandante en Jefe de la Armada

Al Crucero

«Almirante Brown»

Por el Capitán de Fragata Capellán
JOSÉ BRÉNDEL



¿Dónde fuiste, viejo «Brown», el de la esbelta silueta,
El de la proa lanzada que un artista concibió;
Con tus potentes cañones que tu nombre proclamaban
En el trueno de tus torres, que en los mares retumbó?...

¡Cuántas millas azarosas murmuró tu corredera
Patrullando patrios mares en bonanza y tempestad!
Todo en ti era argentino, desde la afilada proa
Hasta el coro de gaviotas que cantaba tu beldad.

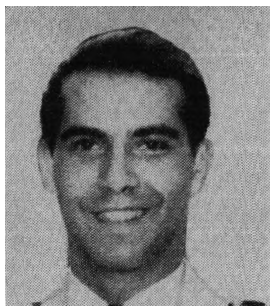
¡Cuánto honor hubo en tu puente! ¡Qué lealtad en tus sollados!
¡Cuántos hombres desfilaron por tu seno como hogar!
¡Qué valor hubo en las gorras que tu nombre proclamaban
Como insignia de nobleza de la patria en el altar!

Yo no sé por qué caminos, ni en el rumbo de qué estrellas
Te llevaron a otro puerto para el toque del morir;
Otras lenguas profanaron tus cubiertas y sollados
Que no eran tus marinos, ni tus dianas, ni el sentir.

Sin bandera azul y blanca, ¡ya la vida qué valía!
Te entregaste a tu destino, sin palabra pronunciar,
Y clamaste por tu patria en la última bocina
Y lloraste sal amarga de tus anclas al izar.

Viejo «Brown» de mis recuerdos, yo también me voy contigo
Por las rutas ignoradas que nos llevan al final;
Seguirás viviendo en mi alma, como yo en tus viejos hierros
Sin bandera... sin cañones... y sin diana matinal.

NOTAS PROFESIONALES



NÉSTOR RICARDO REYNA

Guardiamarina

Falleció el 4 de diciembre de 1971

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.

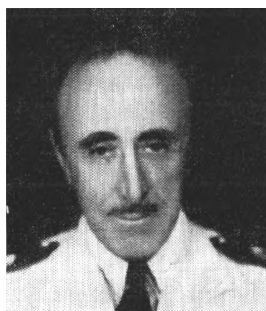


REINALDO J. URCELAY

Capitán de Navío Médico

Falleció el 29 de diciembre de 1971

La Dirección del Boletín del Centro Naval, en su nombre y en el de la Comisión Directiva de esta Institución, eleva una plegaria al Altísimo por el eterno descanso del consorcio desaparecido.



EZEQUIEL M. REAL DE AZÚA

Teniente de Navío

Falleció el 4 de enero de 1972

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el teniente
de navío Eugenio Salvador Brusa
en nombre de la Armada Nacional**

Don Ezequiel María Real de Azúa ha tenido, sin duda, una personalidad singular.

La actividad naval ocupó sólo parte de su juventud, pero los tres lustros de Los albores del siglo en los que desempeñó tareas en la Armada Argentina, sirvieron para dejar huellas marcadas, sobre todo en nuestras regiones australes, y para cimentar amistades y adhesiones que no se borrarían a lo largo de su pródiga existencia.

Como arquitecto renombrado, también proyectó su labor fecunda en el

ámbito naval y encaró los aspectos específicos de la construcción de numerosos edificios en la mayor de nuestras bases. Baste especificar que entre ellas se cuenta la Casa de Oficiales de Puerto Belgrano, para que quienes conocen esa obra puedan aquilatar las dotes del que la concibiera.

La cátedra universitaria también lo contó entre sus destacados maestros, y luego su preparación como estanciero tuvo claras muestras de talento en los artículos que firmara para revistas especializadas.

En esta semblanza, tampoco pueden dejarse de lado los agradables momentos que vivió y compartió con sus compañeros de tertulia en el Centro Naval, que ahora sentirán muy hondo esta ausencia.

Por todo lo dicho, la Marina de Guerra, por mi intermedio, quiere manifestar en este momento solemne el pesar que siente ante la pérdida.

Señor teniente de navío don Ezequiel Real de Azúa: La hidalguía y tradición de vuestros mayores, que habéis sabido continuar como un caballero cabal, no será sólo modelo para que imite vuestro nieto que sigue la misma carrera que colmó vuestros mejores anhelos, sino que servirá para nutrir la senda vital de todos vuestros familiares y amigos de la institución naval, que os despiden congojados, pero que se vigorizarán con vuestro recuerdo.



LUIS MANRIQUE

Contraalmirante

Falleció el 26 de enero de 1972

El contraalmirante Luis Manrique ingresó en la Armada el 17 de enero de 1941, como cadete de la Escuela Naval Militar, y egresó como guardiamarina el 1° de julio de 1945. Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1970.

Sus principales destinos fueron: «Rivadavia», «Bouchard», «25 de Mayo», «King», «Py», «Santa Fe», «Santiago del Estero», Base de Submarinos Mar del Plata, Escuela de Submarinos, «Sarandí», «General San Martín», Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Guerra Naval, «Bahía Thetis», «Salta», «Mendoza», «9 de Julio», Agregado Naval en Perú, Comando de la División Apoyo, Base Naval Mar del Plata, director de Bienestar de la Armada y Estado Mayor Conjunto.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Emilio Eduardo Massera, en nombre de la Armada Nacional.

Contraalmirante Manrique:

La Armada ha sufrido con vuestra definitiva ausencia una de las bajas más sentidas. Pero podéis estar seguros (pie desde hoy, todos sus hombres recordarán vuestra figura como el mejor ejemplo de una vida entera al servicio de la institución y en tiempos de adversidad o de inquietud, cuando todo se presente difícil, o cuando el horizonte esté cargado de espesos nubarrones que presagien la tormenta, el recuerdo de vuestra palabra, de vuestra personalidad, de vuestro gesto adusto y de vuestra voz de mando autoritaria y al mismo tiempo cordial, darán fuerzas para seguir el camino y señalarán la ruta certera para cumplir el objetivo de nuestra Armada: velar siempre y por siempre en defensa de los intereses supremos de la Patria.



MARIO DEVÉZE

Teniente de Navío Odontólogo

Falleció el 2 de febrero de 1972

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.



ANTONIO JUAN J. BUYÉ

Capitán de Fragata Contador

Falleció el 25 de febrero de 1972

El capitán de fragata Antonio Juan J. Buyé, contador decano de la Marina de Guerra, inició su carrera en la Armada en 1895 como auxiliar contador, desempeñándose en distintas misiones hasta alcanzar el cargo de contador subinspector en 1925.

Integró la oficialidad de numerosas naves de guerra que son historia de la Armada Argentina, entre ellas la fragata «Presidente Sarmiento», en la que surcó varias veces los mares del mundo. Fue miembro de comisiones navales argentinas en los Estados Unidos y en Europa, y prestó servicios en la Dirección General Administrativa y en la Base Naval de Río Santiago.

Pasó a situación de retiro en 1933.

Algunos párrafos d la oración fúnebre pronunciada por el Capitán de Fragata Contador Osvaldo Luis Ros, en nombre de la Armada Nacional

Traigo la representación de la Armada Argentina para cumplir con la dolorosa misión de despedir y acompañar hasta la morada de la eterna paz, los restos mortales del que en vida fuera el señor capitán de fragata contador don Antonio Juan José Buyé.

Su ingreso en la Armada se produjo en el año 1895, permaneciendo en servicio activo 38 años, ya que se consagró a ella hasta el año 1933.

Durante el citado lapso y una vez iniciada su carrera como oficial de Marina, embarcado en el transporte «Chaco», y pasando por numerosas unidades y organismos de la Armada, se dedicó enteramente a su profesión, cumpliendo con serena energía sus funciones, distinguiéndose entre los que lo frecuentaron como hombre cabal, apreciado por sus superiores y querido por sus subordinados.

Con palabras no podemos expresar en su exacta dimensión el patrimonio espiritual de su calidad humana, que le permitió servir a la institución con honor y lealtad dejando un recuerdo imborrable.

En nombre de la Armada Argentina, ruego a Nuestro Señor conceda infinita paz a su alma, y dote a sus deudos de cristiana resignación para aceptar su voluntad divina, al considerar cumplida su misión en este mundo.



JUAN S. CONTRERAS

Capitán de Fragata

Falleció el 21 de abril de 1972

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de fragata contador Osvaldo
Luis Ros, en nombre de la Arma-
da Nacional**

Traigo la representación de la Armada Argentina, para cumplir la dolorosa misión de despedir y acompañar hasta la morada de la eterna paz los restos mortales del que en vida fuera el señor capitán de fragata don Juan Segundo Contreras.

Su ingreso en la Armada se produjo en el año 1910, consagrándose a ella hasta el año 1939.

Durante el citado lapso, y ya iniciada su carrera como oficial de Marina, estuvo embarcado en el «Almirante Brown», pasando por numerosas unidades y organismos de la Armada, entre ellos la Escuela Naval Militar donde se desempeñó como profesor en varias oportunidades, y el torpedero «Tucumán», con el que se trasladó a España, con motivo de los sucesos revolucionarios de ese país.

Se dedicó enteramente a su profesión, cumpliendo con serena energía sus funciones, distinguiéndose entre los que lo frecuentaron como hombre cabal, apreciado por sus superiores y querido por sus subordinados, habiendo sido condecorado por el gobierno de Chile en el año 1939.

Con palabras no podemos expresar, en su exacta dimensión, el patrimonio espiritual de su calidad humana, que le permitió servir a la Institución con honor y lealtad, dejando un recuerdo imborrable.

En nombre de la Armada Argentina, ruego a Nuestro Señor conceda infinita paz a su alma, y dote a sus deudos de cristiana resignación para aceptar su voluntad divina, al considerar cumplida su misión en este mundo.

**MANUEL RUBÉN IÑESTA****Capitán de Fragata**

Falleció el 24 de abril de 1972

El capitán de fragata Manuel Rubén Iñesta nació el 16 de mayo de 1929, en la ciudad de Bahía Blanca.

Ingresa en la Armada el 10 de enero de 1947, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 23 de noviembre de 1949 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1967.

Sus principales destinos fueron: «Rivadavia», «San Juan», «B.D.M. 1», Curso de Aplicación para Oficiales, «Bouchard», «General San Martín», «Ingeniero Gadda», «Tucumán», Escuadrilla Lanchas Torpederas, «La Argentina», «Bahía Thetis», Arsenal Naval Buenos Aires, Base Naval Río Santiago, Escuadrilla de Ríos, «Piedra Buena», Grupo Naval Antártico, Escuela Naval Militar, Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales y «25 de Mayo».

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el Capitán de Fragata Juan Carlos Roust, en nombre de la Armada Nacional

En representación de la Armada Argentina, cumplo con la dolorosa y triste misión de dar su postrer adiós al señor capitán de fragata don Manuel Rubén Iñesta.

Los cruceros «Almirante Brown» y «La Argentina», el rompehielos «General San Martín», la Escuela Naval Militar, la Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, entre otros, lo contaron en su Plana Mayor, y justamente en el desempeño de la Jefatura del Departamento Ingeniería de nuestro buque insignia, el portaaviones «25 de Mayo», lo sorprende la decisión de Dios, que detiene bruscamente la vida plena de este camarada y amigo.

Contaba 42 años el capitán Iñesta cuando un cruel accidente, injusto y repentino, nos obliga hoy a acompañarlo arorados. sin querer creer todavía en la irreparable ausencia que durará para siempre.

En su paso por los distintos buques y dependencias de la Armada, demostró el profundo conocimiento de su profesión lo que, unido a sus relevantes cualidades de hombre de bien, le valieron el aprecio y respeto, porque en él se encontraba un corazón bondadoso, siempre dispuesto para aconsejar y alentar.

La Armada se suma al dolor que provoca su partida. Sólo nos resta rogar a Dios para que brinde descanso a su alma y lleve el consuelo de una cristiana resignación a quienes lloran su pérdida.



ROBERTO CALEGARI

Capitán de Fragata

Falleció el 10 de mayo de 1972

La Dirección del Boletín del Centro Naval, del cual el capitán D. Roberto Calegari fuera digno Director de 1943 a 1954, cumple con el honoroso deber de rendir un merecido homenaje a quien durante tantos años estuvo al frente de esta publicación, con la dignidad que le daban su destacada versación en cuestiones profesionales, su rectitud y su hombría de bien, poniendo todo su empeño en mantener siempre bien alto el prestigio ganado por nuestro Boletín, decano en nuestro país de las publicaciones especializadas.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Santos J. Volnato, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina cumple con dolor la misión de despedir, en ceremonia de homenaje postumo, al señor capitán de fragata don Roberto Calegari, quien desde el año 1911, fecha en que ingresó a la Escuela Naval Militar, le ha dedicado sus mejores energías.

Por sus ideales, comprometidos con real pasión por el servicio naval, logre') convertirse en un hijo digno y ejemplar de nuestra Institución.

Es así que de buque en buque, desde la ya histórica fragata «Presidente Sarmiento» hasta el comando del torpedero «Mendoza», pasando entre otros por el viejo «Chubut», el «Brown», el «Río Negro» y el acorazado «Rivadavia», fue dando testimonio de una sincera vocación por el servicio, lo que le permitió lograr en cada destino el reconocimiento de superiores y subalternos, por sus excelentes condiciones de hombre y de caballero del mar.

Meritoria ha sido su actuación en los puestos de Artillería, especialidad a la que se incorporó luego de su egreso del Curso de Aplicación para Oficiales, en donde figuró con el N° 1 entre los egresados de su año.

Dedicado por completo a la profesión naval, lleno de amor por las cosas del mar, si bien con pesar doy testimonio, en este acto, de que quien hoy nos deja ha logrado cabalmente cumplir con sacrificio y dedicación su misión de oficial de la Armada, cual es la de conducir hombres y buques, y emplear sus armas para la defensa de la Patria en el mar.

En nombre de la Armada Argentina ruego a Dios, Nuestro Señor, conceda el descanso eterno a su alma, y dé a sus deudos la cristiana resignación para aceptar la voluntad divina, al considerar cumplido su quehacer en este mundo.

Señor capitán de fragata don Roberto Calegari: ¡Descanse en paz!



RICARDO JUAN HATTEMER

Teniente de Navío

Falleció el 11 de mayo de 1972

El teniente de navío Ricardo Juan Hattemer nació en Villa María, provincia de Córdoba, el 25 de enero de 1923.

Ingresó en la Armada el 8 de febrero de 1940 como cadete de la Escuela Naval Militar y egresó como guardiamarina el 1° de julio de 1944.

Sus principales destinos fueron: «Pueyrredón», «Moreno», «Rivadavia», «25 de Mayo», «La Argentina» y «King».

Pasó a situación de retiro el 23 de abril de 1956.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de navío Carlos Alberto Giani, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, cumplo con la penosa misión de rendir un sentido homenaje de despedida al que fuera en vida el teniente de navío don Ricardo Juan Hattemer.

Nacido en Villa María, en la provincia de Córdoba, en esa ciudad mediterránea se forjaron sus primeras ilusiones, y ávido de mayores horizontes fue gestando su vocación naval ingresando en la Escuela Naval Militar en plena adolescencia, dotado de férrea voluntad e impulsado por un sano y noble entusiasmo. Graduado de guardiamarina, se consagró con amor al servicio naval.

Resumiendo, podemos señalar que el glorioso guardacostas «Pueyrredón» fue su primer destino, y luego su paso por distintas unidades no menos gloriosas, que componían la flota de Mar y unidades de tierra, fueron cimentando sus conocimientos hasta lograr ostentar el grado de teniente de navío, con el que se retiró de la Institución en abril de 1956.

Sirva este momento, elocuente en su sentimiento, para perpetuar de hoy en más el recuerdo de su vida naval y como postrer y emocionado adiós de la Armada, de familiares, amigos y camaradas.

La Armada Argentina se suma en este acto al dolor que provoca su partida y lo comparte cristianamente con sus deudos, rogando a Dios eterno descanso a su alma y resignación a sus seres queridos.



GUIDO MERCURIO

Capitán de Navío Odontólogo

Falleció el 13 de mayo de 1972

El capitán de navío odontólogo Guido Mercurio ingresó en la Armada el 25 de abril de 1939, como teniente de navío odontólogo. EL 31 de diciembre de 1959 ascendió a capitán de navío odontólogo y pasó a retiro efectivo el 1º de julio de 1965.

Sus principales destinos fueron: Escuadrilla de Torpederos, Base Naval Puerto Belgrano, «Rivadavia», Escuela de Mecánica de la Armada, Base Naval Río Santiago, Comisión Naval en los Estados Unidos, Obra Social Naval, Flota de Mar, Hospital Naval Buenos Aires, Dirección de Sanidad Naval y Dirección General del Personal.

En 1947/48 realizó el curso de Períodoncia, en el Colegio de Dentistas de la Universidad de Nueva York, en 1950 cumplió una destacada labor en el "Primer Congreso Americano del Trabajo" y en noviembre de 1966 fue designado Jefe de la Delegación argentina a la "Conferencia Internacional de Odontología Militar", realizada en San Francisco de California (Estados Unidos).

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío bioquímico Horacio Luis Oliveri, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, cumplo con la misión de despedir los restos del señor capitán de navío odontólogo doctor Guido Mercurio.

Misión dolorosa y difícil, ya que es imposible dar un último adiós, con palabras que reflejen el sentimiento sincero de pesar que provoca la desaparición de quien, con capacidad y ejemplo, dedicó su esfuerzo integral y desinteresado al servicio de la Institución Naval.

26 años de su vida fueron consagrados a la Marina de Guerra, a partir del 25 de abril de 1939, en que ingresó como cirujano dentista.

Su vocación profunda lo llevó a un ejercicio entusiasta de su profesión, brindando a los oficiales jóvenes el ejemplo de una constante superación y contracción al trabajo.

Ya retirado, no se resignó a la pasividad, sino que continuó brindando toda su experiencia en la labor diaria, manteniendo su afán permanente de superación, meta de su vida profesional, de lo que son testigos los apuntes inconclusos que aún permanecen en su mesa de trabajo y en los que trabajó hasta pocas horas antes de su fallecimiento.

Los que lo conocimos y compartimos con él horas alegres y difíciles, pudimos saber de sus dotes de caballero y buen amigo, de ahí nuestro sentimiento. Por eso, con la emoción del recuerdo que abarca muchos años, despedimos al doctor Mercurio con el cariño y el respeto que nos inspiró.

Capitán Mercurio: la Armada Argentina os despide, y en profundo silencio elevamos una común plegaria por vuestro eterno descanso.

Quiera Dios dar paz y conceder cristiana resignación a vuestra familia.



RAÚL ALBERTO TORRES

Capitán de Corbeta

Falleció el 17 de mayo de 1972

El capitán de corbeta Raúl Alberto Torres nació en la ciudad de Buenos Aires, el 26 de octubre de 1925.

Ingresó en la Escuela Naval en enero de 1943 y egresó como guardiamarina el 29 de noviembre de 1947.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta Emilio I. Nigoul, en nombre de la Armada Nacional

Señor capitán de corbeta don Raúl Alberto Torres:

En nombre de la Armada Nacional, llego aquí consciente del profundo dolor que embarga a todos los que componen la familia naval. Usted ha emprendido su último viaje hacia el puerto de la bienaventuranza eterna, en el que ninguno de sus camaradas puede empuñar el timón.

Todas las despedidas son penosas, pero aun los que nos hemos acostumbrado a ellas a lo largo de una vida dedicada al mar, inclinamos doloridos nuestra alma cuando asistimos a una tan irremediable e irreversible como ésta.

En la mente de sus camaradas se agolpan en torrente los recuerdos de sus largas jornadas dedicadas al servicio de nuestra Armada. Con dedicación y espíritu de sacrificio, primero como cadete y luego en nuestras naves y dependencias, trabajó duramente durante su permanencia en servicio activo y más tarde como retirado en servicio, siempre en beneficio de la Institución, demostrando su hidalguía y hombría de bien, dando testimonio con su ejemplo de caballero del mar de las condiciones que caracterizaron su pasaje por la Armada.

Hoy nos queda sobre la angustia y el dolor de una última despedida el recuerdo imborrable de su personalidad como compañero y el afecto y las enseñanzas que supo volcar en el corazón de los que estuvieron bajo su mando. En el aspecto humano nos queda tal vez, como última muestra, la lucha resignada de un hombre frente a su cruel destino, buscando dar a su existencia un hondo contenido.

Sólo nuestra profunda convicción cristiana nos permite aceptar el dolor de su partida, sabiendo que desde este momento Dios Nuestro Señor guiará su ruta por lo eterno y lo desconocido.

Su esposa y sus hijos reciben como herencia el ejemplo de una vida entregada sin retaceos, honesta y caballerescas, que es lo mejor que puede dejar un hombre.

¡Que Dios, en su infinita bondad, lo reciba en su seno!



JOSÉ ÁNGEL CORDEU

Capitán de Navío

Falleció el 27 de mayo de 1972

El capitán de navío José Ángel Cordeu ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1927 y pasó a retiro en 1957.

Sus principales destinos fueron: «Presidente Sarmiento», «Moreno», «Rivadavia», «Pueyrredón». «Drumond», «Entre Ríos», «Hércules», Escuela de Aplicación para Oficiales, Escuela de Guerra Naval. Agregado Naval en España, Francia e Italia, Dirección General del Personal, Dirección General del Material y Estado Mayor General Naval. En 1946 fue condecorado por el gobierno de España.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Ascensio C. Lara, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Nacional se enluta hoy con la muerte del distinguido capitán de navío don José Ángel Cordeu.

Es sensible la pérdida de tan brillante oficial superior. Sensible es perder el privilegio de su trato personal; su alejamiento oprime el corazón de sus camaradas, de sus amigos, de su familia.

Este intenso sacudir de sentimientos nos muestra, al final, con claridad indubitable, que hoy es día de gloria y no de luto, porque la muerte de los justos es como un feliz desembarcar en las serenas playas de la eternidad; y así experimentamos que, luego de una breve opresión, se colman de gozo los corazones de cuantos lo hemos conocido, de cuantos hemos conocido su vida y su conducta.

Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1927 y luego de 30 años de servicio se retiró con el grado de capitán de navío, jalonando con frecuentes éxitos su paso por las jerarquías intermedias.

Su carrera sobresaliente se basó en su firme vocación naval, en su preparación militar y en sus condiciones personales.

Navegó muchas millas en nuestros mares y grandes ríos a bordo de quince buques diferentes.

La imagen del capitán Cordeu, de singular bonhomía, de capacidad poco común en las realizaciones y de un edificante culto por la familia, era bien conocida dentro de la Armada, pero ahora, luego de separar lo circunstancial que la muerte borra por efímero, surge su imagen más nítida y más clara que nunca y con el brillo sin par de las virtudes auténticas.

La Armada toda, con ecos tan lejanos como el de sus destacamentos antárticos, tiene puesta su atención en este acto.

Todos los hombres de la Marina de Guerra hacen en este instante un altó en su quehacer permanente, para despedir al brillante capitán de navío don José Ángel Cordeu.

Transitó por esta vida como un apasionado por su profesión, apasionado por su especialidad, apasionado por el mar, apasionado por su familia.

Hacemos votos por que hoy el velo de este sueño eterno lo llevé a un sublimé descubrir —con su total esplendor— la luz, la belleza, la verdad, la justicia, el amor.

**S.A.R. el DUQUE DE WINDSOR****Socio Honorario**

Falleció el 28 de mayo de 1972

Eduardo Alberto Cristian Jorge Andrés Patricio David, hijo del entonces duque de York, más tarde rey Jorge V de Gran Bretaña, y de la princesa María de Teck, nació en White Lodge, Richmond Park, el 23 de junio de 1894. En 1907 entró al Real Colegio Naval de Osborne y en 1909 pasó a la Academia Naval de Dartmouth. Al morir su abuelo Eduardo VII en 1910, se convirtió en heredero del trono y duque de Cornualles, y en 1911 fue proclamado Príncipe de Gales, en el histórico castillo de Carnarvon.

Con ese título y el grado de guardiamarina sirvió en el acorazado «Hindustan», y en 1912 ingresó a la Universidad de Oxford. Durante la primera guerra mundial, movilizó en el Ejército mientras su hermano, el futuro Jorge VI, se incorporaba a la Armada, formó parte del Estado Mayor del comandante en jefe, general

French, y estuvo en el frente de Oriente en 1915, en el italiano en 1917 y en el de Francia al final de la guerra.

Llegada la paz, inició una vasta serie de viajes por todo el mundo, que lo llevaron al Canadá, Nueva Zelanda y Australia, a la India, Extremo Oriente y Japón en 1920, 1921 y 1922, y a Sudamérica y nuestro país en 1925, regresando luego en 1931 para la inauguración de la Exposición de la Industria Británica. En esta segunda visita ya se notó un gran cambio, cuando en lugar de llegar por el Atlántico a bordo de un acorazado, lo hizo en un avión naval, lanzado desde el portaaviones «Eagle». Durante esos años, su popularidad creció grandemente en todo el mundo, y la juventud de todos los países veía en él al joven «sportivo», enemigo de tradiciones perimidas, franco y sencillo en el trato, y humano en su preocupación por los humildes. Ese fue el príncipe de Gales, al que nuestro Centro hizo su socio honorario.

El resto —el breve reinado trunco, el matrimonio no convencional, el largo exilio y la muerte en tierra extranjera— es, como decía Kipling, otra historia.

El 21 de agosto de 1925, durante su primera visita a nuestro país, el entonces Príncipe de Gales, heredero del trono de Gran Bretaña y capitán de navío de la Armada Real, visitó el Centro Naval.

En presencia del Presidente de la Nación, Dr. Marcelo T. de Alvear, de los ministros de Guerra y Marina, general Agustín P. Justo y almirante Manuel Domecq García, el presidente de nuestro Centro, almirante Enrique G. Fliess, le entregó una medalla de oro y dijo las siguientes palabras:

“Los oficiales de la Armada argentina desean expresar a vuestra Alteza cuánto aprecian la distinción que para ellos significa esta visita, que les brinda la oportunidad de presentaros su afectuosa bienvenida y sus respe-

tos en el hogar de la Marina de Guerra.

”Además, y recordando que vuestra Alteza es un oficial de la Armada, os ruegan que les llagáis el honor de aceptar su cordial invitación a ser miembro honorario del Centro Naval.

”Señor: Los oficiales de la Armada argentina os presentan sus más sinceros votos por vuestra felicidad y bienestar personal, así como por la grandeza y gloria crecientes de la Armada Real británica”.

**PEDRO FERRÉ GALLINO****Capitán de Corbeta**

Falleció el 4 de junio de 1972

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Eduardo J. Brizuela, en nombre de la Armada Nacional

Dice el Antiguo Testamento: "Todas las cosas tienen su tiempo / y todo lo que hay bajo el cielo su momento; / Hay tiempo de nacer / y tiempo de morir."

Y hoy nos toca acompañar el tiempo de morir del señor capitán de corbeta don Pedro Ferré Gallino, con muda congoja ante la voluntad del Flacedor de privarnos de un hombre de bien.

La Armada Argentina quiere en este momento estar también presente en el homenaje póstumo a quien le brindó una vida, pues no puede olvidar que a los dieciséis años de edad subió a bordo y surcó la inmensidad del mar.

Mucha agua pasó bajo los cascos y Gallino le ofreció a la Armada cuarenta años de su vida con abnegación, lealtad y capacidad. Y es así cómo nuestra Institución lo ve pasar por la cubierta de casi todos sus buques: «Guardia Nacional», «Presidente Sarmiento», «Chaco», «Patagonia», «Libertad», «Rosario», «Rivadavia», «Moreno», «Brown», «Mendoza», entre otros, conocieron su meritoria actuación como profesional, como marino y como caballero.

Nada de ello es desconocido para los que aquí nos encontramos, pero no obstante quiero destacar dos hechos que definen y resumen todo lo que podríamos decir del capitán Ferré Gallino: en 1928 se lo destina a Inglaterra para controlar la construcción de buques para la Armada, y en 1938 se lo designa profesor de la Escuela Naval; su capacidad le permite estar en la construcción de buques y también en la formación de hombres.

Dios, Comandante Supremo de nuestras vidas, desde lo alto de su puente de mando ha ordenado al capitán Ferré Gallino 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 marino del viejo «Guardia Nacional».

¡Que el Señor reciba su alma para el descanso eterno y dé a sus familiares cristiana resignación en esta hora de prueba!

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Guardiamarina Roberto Arturo Aróstegui, tenientes de fragata médicos Jorge Baccio, Hugo Oscar Canseco, Eugenio Costa Darros, Ernesto Hipólito Costello, Jorge Luis María Piffaretti y Enrique Guillermo Suárez, teniente de corbeta Ramón Carmelo Delía, teniente de fragata bioquímico Ernesto Guillermo Migliavacca, tenientes de fragata médicos Héctor Osvaldo Campos, Roque Ángel Carpio, Héctor Santos Redondo, Jorge Osvaldo Sacchetti, Leopoldo Alberto Stordeur y Carlos Guillermo Weyland, tenientes de fragata odontólogos Jorge Bernardino Parodi y Rodolfo L. Ramírez Espain, teniente de fragata ingeniero César Alberto Vásquez, guardiamarina contador Jorge Barreto, teniente de corbeta Enrique E. Müller, teniente de fragata auditor Hugo Luis Antinori, teniente de fragata médico Vicente Fernando Ardenghi, teniente de fragata ingeniero Ángel D'Avola, teniente de fragata bioquímico Juan Bautista Elizalde, teniente de fragata Pedro Ramón Esteban Schellini, teniente de fragata ingeniero Roberto Tauber, teniente de fragata odontólogo José Alberto Gaetano y guardiamarina Oscar Vázquez.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Doctor Juan Jorge Magdaleno, señor Manuel Augusto Lanús, ingeniero Roberto Guillermo Carlos Dannemann, ingeniero Roque F. Gómez, ingeniero Jorge Raúl Abal, señor Antonio Laureano Anzorreguy, doctor Guillermo Edgar Brown, ingeniero Raúl Jorge Escudero, señor José Isaac García Ghirelli, señor Jorge Humberto Daniel Ghera, capitán de ultramar Edgardo Jorge Mariuzzo, señor Miguel Ángel Nau-deau, contador público Carlos Francisco Negri e ingeniero Tadeo Hajduk.

CONFIRMADOS COMO SOCIOS CONCURRENTES

Señor Carlos Alberto Victorino Guzmán y señor Alberto C. Abrain Aldasoro (de este último, separación dejada sin efecto).

RECONOCIMIENTO DE SOCIO CONCURRENTE

Ex teniente de navío bioquímico Enzo Oliver Magaldi.

BAJA DE SOCIO HONORARIO

Por fallecimiento: S.A.R. el Duque de Windsor.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitanes de fragata Juan S. Contreras y Roberto Calegari y capitán de corbeta Pedro Ferré Gallino.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitanes de fragata José André y Manuel Rubén Iñesta, teniente de navío Ricardo Juan Hattemer, capitán de navío odontólogo Guido Mercurio, capitán de corbeta Raúl Alberto Torres y capitán de navío José A. Cordeu.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Arquitecto Ezequiel A. de Bardesi.

Por renuncia: Vicecomodoro Salvador Costanzo.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Ex guardiamarina Carlos Alberto Piccone, ex teniente de fragata médico Miguel Ángel Sánchez, ex teniente de navío auditor Eduardo S. J. Marini, ex teniente de fragata médico Arturo Rodolfo Maldonado Bas, ex teniente de fragata ingeniero Alejandro Silverio A. Camodeca, ex teniente de fragata médico Carlos Jorge Madrid y ex guardiamarina Antonio Oscar Rodríguez.

SEPARACIÓN DE SOCIOS ACTIVOS

Por aplicación del artículo 31, inciso 1° del Estatuto: Almirante Benigno I. Varela.

Por aplicación del artículo 31, inciso 4°, del Estatuto: Teniente de navío ingeniero José Antonio Dimarco.

AUMENTO DE LA CUOTA SOCIAL

En virtud de los últimos aumentos habidos en los sueldos del personal militar y de acuerdo con lo resuelto en la respectiva Asamblea en la oportunidad de considerar el caso, la cuota ha sido elevada a \$ 29, a partir del 1° de mayo.

PREMIOS “PIEDRA BUENA” Y “RATTO” A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS EN EL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

A los efectos de poder analizar más trabajos para el otorgamiento de estos premios, la C. D. ha resuelto que los mismos se adjudiquen bienalmente en lugar de anualmente, como se hacía hasta ahora.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Renuncia de un vocal

Atento a las razones expuestas, ha sido aceptada la renuncia del capitán de navío Laurio H. Destéfani al cargo de vocal del Consejo Directivo de este Instituto.

CICLO MUSICAL DE 1972

El ciclo musical aprobado por la C. D. para el corriente año es el siguiente:

Mayo 31 — Orquesta “Juan de Dios Filiberto”, de música argentina y de cámara.

Junio 28 — Aída Morino (mezzo soprano).

Julio 26 — Haydée Francia (violín).

Agosto 30 — Adelaida Hernández Castagnino (profesora de arte dramático).

Setiembre 27 — Irma Costanzo (guitarra).

Octubre 25 — Graciela Beretervide (piano).

Noviembre 29 — Coro Nacional de Niños.

ASAMBLEA ORDINARIA

Renovación parcial de la Comisión Directiva

El 26 de abril, en el local social del Centro y con la presencia de los señores inspectores de Personas Jurídicas y del Instituto Nacional de

Acción Social, se llevó a cabo una Asamblea Ordinaria en la cual, además de aprobarse la memoria, balance, inventario e informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondiente al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1971, se efectuó la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas. De acuerdo con los resultados obtenidos en el escrutinio realizado, fueron proclamados los nombres de los electos, que fueron los siguientes:

COMISIÓN DIRECTIVA

Período 1972-1974

<i>Vicepresidente 2º:</i>	Capitán de navío Antonio H. Ri volta
<i>Protesorero:</i>	Capitán de fragata contador Jorge L. Puente
<i>Vocales titulares:</i>	Capitán de navío Jonás L. Sosa Capitán de navío Enrique G. Martínez Capitán de fragata Carlos D. Rojo Capitán de fragata Francisco Suárez Battan Teniente de fragata Roberto Rodríguez Villar Capitán de fragata Rafael E. Chaliér Capitán de fragata Fulgencio Ruiz Capitán de fragata Barry M. Hussey Capitán de fragata Isidoro A. Paradelo Capitán de navío médico Manuel V. Talarico

Período 1972-1973

<i>Vocales suplentes:</i>	Teniente de navío Jorge Piqué Capitán de corbeta Hugo C. Adamoli Capitán de corbeta contador Miguel A. Ferreyra Capitán de corbeta Silvano G. Bolla Capitán de Corbeta Víctor E. Zenobi Capitán de corbeta I. M. Fernando J. García
---------------------------	--

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Período 1972-1974

<i>Revisor de cuentas titular:</i>	Capitán de navío Carlos Evald Arnold
------------------------------------	--------------------------------------

Período 1972-1973

<i>Revisores de cuentas suplentes:</i>	Capitán de fragata contador Néstor A. Zabala Teniente de navío Oscar J. Barquín
--	--

CONSTITUCIÓN DE SUBCOMISIONES Y DELEGACIONES

Han sido integradas las distintas subcomisiones y delegaciones, las cuales figuran en las primeras páginas de este Boletín.

90º ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL

El 4 de mayo se llevaron a cabo los actos celebratorios del 90º Aniversario de la Institución, iniciándose éstos con una reunión en la presidencia entre los miembros salientes y entrantes de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

Posteriormente, en los salones del 2º piso y ante numerosa concurrencia de socios e invitados, el señor presidente, vicealmirante Eugenio Fuenterosa, pronunció el siguiente discurso:

“Una vez más nos liemos congregado para festejar y rememorar nuestra fecha histórica, la de la fundación del Centro Naval, y ello tiene que sernos doblemente grato, por cuanto por una feliz coincidencia se cumplen hoy 40 años, desde aquel 4 de mayo de 1882, en que un núcleo de oficiales jóvenes, llenos de entusiasmo y esperanzas por el porvenir de la Armada, resolvieron fundar este Centro, que ha continuado su marcha perseverante (dura a veces), pero siempre ascendiendo con paso firme la pendiente hasta culminar en la obra de que hoy nos enorgullecemos.

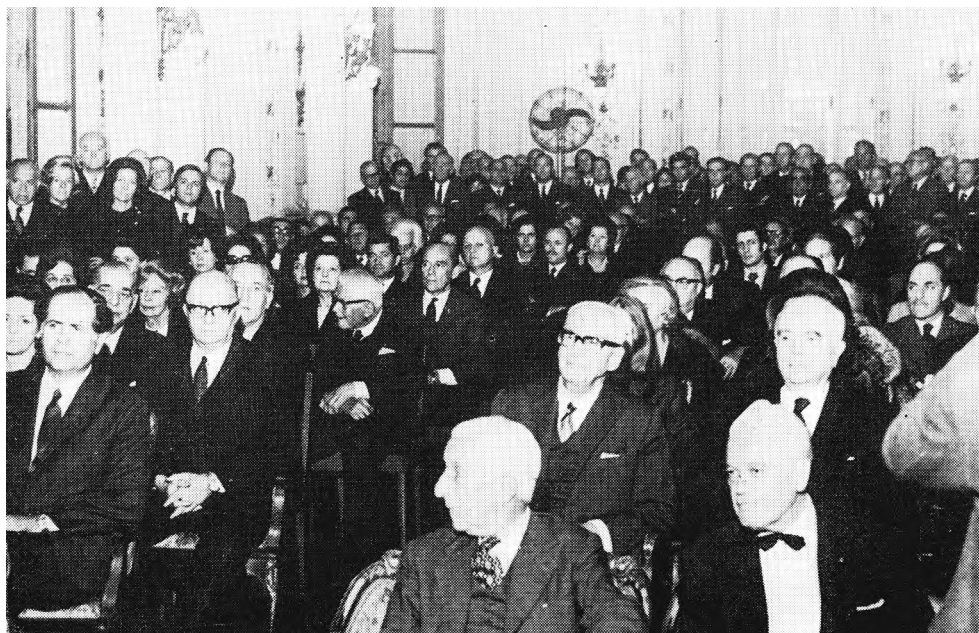
“Honor, pues, a los fundadores y a los que en una u otra forma han contribuido a cimentar esta obra de cultura nacional.

“La marcha de nuestra Institución es bien satisfactoria y todo hace suponer que procediendo con cordura continuaremos progresando en todo sentido, con beneficio común.”

Así inició su discurso el entonces Presidente, vicealmirante Manuel Domecq García, en un día como hoy de hace 50 años. Evidentemente, aquellas palabras adquieren

El presidente de nuestro Centro, vicealmirante Fuenterosa, leyendo su discurso.





Vista parcial de la concurrencia

hoy una manifiesta vigencia, si bien el acontecimiento es de mayor significación por tratarse de un aniversario sumamente elocuente en la vida de nuestro Centro.

Hemos reflexionado acerca de los conceptos vertidos por el ilustre almirante Domecq García, y hallamos que los mismos son la síntesis y el anhelo de nuestra gestión y de todos quienes continuaron la obra iniciada por aquellos líricos de 1882, en situaciones realmente fascinantes, dado las encontradas opiniones y el momento nada propicio para concreciones de esta índole. Empero, pese a las adversidades de distinto orden y a determinados intereses que se oponían a la creación de un club para oficiales —primitivamente subalternos— de la Armada, surgió, de la reunión celebrada en la casa del subteniente Santiago J. Albarracin, el Centro Naval, cuya denominación promovió un interesante debate.

Es oportuno destacar que en el Acta de la sesión constitutiva del Centro Naval, entre los presentes figuran profesores de la Escuela Naval y los cronistas de “La Prensa” y de “La Nación”, señores Luis Navarro y Benito Lugones, respectivamente. Por ello, la presencia en este acto de los directores de ambos prestigiosos diarios configura un homenaje hacia quienes, con su empuje juvenil y visión de futuro, contribuyeron de alguna manera a dar vida a nuestro Centro.

La honra y el orgullo que comporta ejercer la Presidencia del Centro se acrecienta hasta la emoción en este día sumamente feliz para todos nosotros, pues el pujante 90° aniversario que hoy cumple adquiere niveles altamente significativos, y lo halla proyectado ya como una de las instituciones más importantes y prestigiosas del país, como lo habrían soñado García Mansilla, O'Connor, Lan, Rivera, Lascano, Albarracin, Dufourq, Quintana, Betbeder, Hitce, Barraza, Saracho, Pastor, Rose, Canevali, Schmer-schow, Goyena^

El aporte de la amplia colaboración de todo orden y en todas las épocas dispensada

por la masa societaria ha sido factor preponderante para el constante progreso del Centro, aun en momentos en que las sombras se cernían inquietantes desdibujando la idiosincrasia del oficial de Marina, hoy felizmente disipadas por un alto espíritu de cuerpo, de comprensión y patriotismo, que nos obliga a permanecer atentos y vigilantes a toda clase de desviaciones que no consulten la verdadera esencia de la argentinidad.

Del apoyo específicamente económico habla bien a las claras el brindado recientemente en la Asamblea Extraordinaria del 26 de abril, que ha permitido reajustar el coeficiente aplicado para determinar la cuota social en una medida que facilitará notoriamente la incesante marcha de la Institución en todos los órdenes de su quehacer, cumpliendo así los propósitos de la asociación determinados en el Estatuto.

Hace unos momentos tomaron posesión de sus cargos los miembros de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas elegidos en la Asamblea Ordinaria celebrada recientemente, en la cual fue reelecto el vicepresidente 2°, capitán de navío Antonio H. Rivolta, que nos acompaña en el estrado, y de quienes descuento la misma dinámica e inteligente colaboración de los que nos acompañaron durante el primer año de nuestra gestión.

Como ya es norma, entregaremos dentro de breves instantes los premios a los autores de los mejores trabajos publicados en el Boletín del Centro Naval durante el período 1970—1971, discernidos por el Jurado designado al efecto por la Comisión Directiva. Es de destacar con todo agrado que la especial calidad de algunos artículos no ha hecho fácil la tarea del Jurado para discernir los premios.

También haremos entrega del Diploma de Honor a los nuevos Socios Vitalicios reconocidos al 31 de diciembre último, y de las medallas “Bodas de Oro” a los señores consocios que a la fecha han cumplido 50 años con nuestro Centro. A todos ellos, nuestras más cálidas felicitaciones por las distinciones de que serán objeto.

El vicealmirante Fuenterosa entrega el diploma de socio vitalicio al almirante Vago.



En nombre de la Comisión Directiva y en el propio, agradezco muy afectuosamente la presencia de las damas, que han dado un toque peculiar a este acto; la de las personalidades civiles y militares, de los consocios y sus familias, y la muy especial presencia de la señora esposa del arquitecto Gastón Mallet, que junto a Dunant nos brindaran, en este edificio, el fruto de su exquisita imaginación creadora, lo cual interpretamos como una forma de adherir física y espiritualmente a este gran acontecimiento de los 90 refulgentes años del Centro Naval.

Agradecemos también en forma muy especial la presencia de los ex presidentes que nos precedieron tan inteligentemente en la administración de este nuestro segundo hogar, testimonio que involucra el reconocimiento de todos los miembros de la Institución.

Señoras y señores: hemos heredado esta casa impregnada de recuerdos, vicisitudes y de momentos agradables. El que estamos viviendo es uno de los más felices de la Institución, merced a la buena administración y a la inteligente previsión de quienes nos han precedido en su gobierno, y gracias a la inestimable colaboración brindada por todos los componentes del personal, cuya encomiable labor en este acto quiero agradecer, mas ello no puede hacernos olvidar la crítica situación por que atraviesa el país.

Todos los argentinos, entre ellos la familia naval, debemos contribuir y ser partícipes para que nuestra Patria, la Patria de San Martín y de Brown, recupere por medios limpios y dignos, acordes con los principios morales y espirituales de quienes forjaron nuestra nacionalidad, en toda su extensión la forma republicana, para retomar así en forma definitiva la senda de la paz, la justicia y el progreso.

Ello sin duda demandará sacrificios; para ello estamos forjados y tenemos el ánimo retemplado, y en un común esfuerzo con los demás camaradas de las Fuerzas Armadas, junto al pueblo del que formamos parte y bajo la protección de Dios, hemos de lograr la Argentina que todos sus hijos anhelan, en la que desaparezcan los odios y las divisiones infecundas que conspiran contra la unión de todos los argentinos, para que en un régimen de libertad se asegure la independencia del poder de decisión de la Nación en materia política y económica.

Muchas gracias.

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 1970/71, que fueron los siguientes:

Premio “Sarmiento” (bienio 1970—1971). *Diploma, Medalla de Oro y \$ 1.000*: Al señor capitán de fragata Pedro C. Florido, por su artículo “El aspecto estratégico de la explotación petrolífera en el Río de la Plata”, publicado en el N° 682.

Premio “Piedra Buena” (1971). *Diploma, Medalla de Plata y \$ 500*: Al señor capitán de fragata Enrique González Lonzième, por su artículo “La conquista de la Tierra del Fuego”, publicado en el N° 687.

Premio “José B. Collo”. *Diploma, Medalla de Oro y \$ 500*: Al señor capitán de navío médico Antonio Oscar Etcheverry, por su artículo “Origen y evolución de las Obras Sociales”, publicado en el N° 689.

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 navío Enrique Albani
Capitán de corbeta ingeniero Aníbal F. Collazo
Capitán de fragata Roque F. Giovaniello
Contraalmirante José C. Mosso
Capitán de navío Alicia 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
Capitán de fragata Dante G. Forte
Capitán de fragata médico León Rosenvasser
Capitán de navío médico Enrique Seeber
Capitán de navío médico Gustavo E. E. Anschutz
Capitán de fragata contador Angel M. Marioni
Capitán de navío contador Alberto T. Ferrari
Capitán de navío Enrique R. A. Carranza
Capitán de corbeta Pío E. Ceballos
Teniente de navío- Julio A. Celery
Capitán de fragata Héctor J. Contal
Capitán de fragata Ramón de Errasti
Guardiamarina Federico A. Machain
Capitán de corbeta Miguel A. Muro
Contraalmirante Fernando Muro de Nadal
Capitán de corbeta Jorge D. Peirano
Contraalmirante Arturo H. Rial
Capitán de navío Atilio Amaldo Rossi
Contraalmirante Agustín P. Lariño
Capitán de fragata Carlos Núñez Monasterio
Capitán de fragata Diego Roquero
Almirante Alberto P. Vago

50 AÑOS DE SOCIO - MEDALLA BODAS DE ORO

Contraalmirante Félix P. Duperrón
Teniente de fragata Felipe Bosch (*post mortem*)
Capitán de corbeta Pablo Duborgel
Capitán de navío Fidel A. Degaudenzi
Capitán de fragata contador Miguel A. Sáinz
Capitán de fragata Eusebio V. Algañaraz
Almirante Ramón A. Brunet
Capitán de fragata Luciano C. Pessacq
Capitán de corbeta Pedro Ferré Gallino

Finalmente se sirvió un vino de honor.

DÍA DE LA ARMADA - 17 DE MAYO

Adhiriendo a la celebración de los actos a realizarse en este día, concurrieron al acto central efectuado frente al monumento al Almirante Brown, el presidente de nuestro Centro, vicealmirante Fuenterosa, y los capitanes Arnold, Martínez, Rennella, Suárez Battan, Adamoli y teniente Rodríguez Villar.

DONACIÓN AL HOGAR NAVAL "STELLA MARIS"

Ante una solicitud del Hogar Naval, la C. D. dispuso donar la suma de \$ 500.

MAUSOLEO AL GENERAL ARAMBURU

La C. D., dado que este mausoleo ha sido construido por suscripción pública, y estimando que nuestro Centro no debe estar ajeno al aporte de una contribución, dispuso cooperar con la suma de \$ 1.000.

ASOCIACIÓN "AMIGOS DE LA CALLE FLORIDA"

Comida a las autoridades del Centro Naval

Con motivo del 90° aniversario de la fundación de nuestro Centro, la Asociación del epígrafe invitó a una cena en honor de las autoridades de la Institución, a la que concurrieron el presidente, vicealmirante Fuenterosa, el vicepresidente segundo, capitán Rivolta, los capitanes Dietrich, Ojanguren, Talarico, Rennella y Badens y el teniente Piqué.

SERVICIOS DE LA CASA

A partir del 1° de mayo pasado, rigen las siguientes tarifas en los servicios que se expresan:

SASTRERÍA

Taquillas (abono mensual)	\$ 2,70
Limpiar y planchar ambo	„ 2,20
Limpiar y planchar ambo dacrón	„ 3,50
Limpiar y planchar saco	„ 1,75
Limpiar y planchar saco dacrón	„ 2,20
Limpiar y planchar pantalón	„ 1,25

ASUNTOS INTERNOS

Limpiar y planchar pantalón dacrón	„ 1,75
Limpiar y planchar sobretodo	„ 3,50

BAÑOS Y SAUNA

Baño higiénico (se proveerá 1 toalla grande, 1chica, jabón, talco y zuecos)	\$ 1,75
Sauna (se provee lo mismo que en baño higiénico)	„ 3,50
Toalla grande adicional.....	„ 1.—
Toalla chica adicional	„ 0,50
Elementos de afeitar.....	„ 1.—
Taquillas (abono mensual)	„ 1,50

TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA

Abono mensual	\$ 1,50
---------------------	---------

DELEGACIÓN TIGRE

Botes (guardar en galpón, por unidad y por mes)	\$ 4,80
Bultos (depósito por unidad y por mes)	„ 2,20
Lanchas (por hora)	{ En base al consumo de combustible y aceite

Botes

Socios.....	Sin cargo
Invitados (mayores de 10 años).....	\$ 1,50

Tennis (uso de la cancha)	\$ 1,50
---------------------------------	---------

Alojamiento (sin pensión):

Socios y familiares	{ El 50 % de lo que cuesta en el Anexo una habitación externa
Comedor.....	{ A fijar por el Concesionario y con aprobación del Pte. de la Delegación
Baños y Taquillas.....	\$ 1,75 y 1,50, respectivamente
Baños (acompañantes).....	\$ 1,75
Salón	{ El alquiler es el 50 % de lo que se cobra en el Salón de Casa Central

PANTEÓN

Nichos

Ataúd	\$ 58.—
Restos reducidos (huesos)	„ 14,50
Restos reducidos (cenizas)	„ 7,25

SALÓN DEL 2º PISO Y SALÓN DEL ANEXO

1) 1 - Casamiento del socio	{	Salón 2º piso	\$ 1.015
2 - Aniversario bodas del socio		Anexo	„ 380
3 - Cumpleaños del socio.....			
4 - Casamiento de hijos			

2)	5 - Aniversario bodas Je padres	{	Salón 2° piso	\$ 1.320
	6 - Aniversario bodas de hijos		Anexo	„ 495
	7 - Cumpleaños de padres.....			
3)	8 - Casamiento de hermanos o nietos	{	Salón 2° piso	\$ 1.625
	9 - Aniversario bodas de hermanos o nietos		Anexo	„ 610
	10 - Cumpleaños hijos mayores de 15 años			
	11 - Cumpleaños 15 años hijas, hermanas o nietas			
4)	12 - Casamiento en que el socio sea padrino	{	Salón 2° piso	\$ 2.030
	13 - Cumpleaños hermanos mayores de 15 años		Anexo	„ 760
	14 - Casamiento de hijos de ex socios (fallecidos exclusivamente) del Centro Naval			

ANEXO

A — Habitación a la calle, sacio solo

1 - Socio activo o concurrente	\$ 27.—
2 - Familiar socio activo, s/titular	„ 30.—
3 - Oficial superior otras Fuerzas Armadas	„ 34,45
4 - Socios transeúntes	„ 35,50
5 - Invitados especiales	„ 38,50

B — Habitación interna, socio solo

1 - Socio activo o concurrente.....	\$ 23,50
2 - Familiar socio activo, s/titular	„ 26,30
3 - Oficial superior otras Fuerzas Armadas	„ 29.—
4 - Socios transeúntes	„ 35.—
5 - Invitados especiales	„ 37.—

C — Habitación a la calle, compartida

1 - Socio activo o concurrente.....	\$ 20,25
3 - Oficial superior otras Fuerzas Armadas	„ 24,30

D — Habitación interna, compartida

1 - Socio activo o concurrente	\$ 18.—
3 - Oficial superior otras Fuerzas Armadas	„ 21.—

E — Habitación a la calle, para dos personas

1 - Socios activos o concurrentes	\$ 41.—
2 - Familiares socio activo, s/titular	„ 44.—
3 - Oficiales superiores otras FF. Armadas	„ 49,25
4 - Socios transeúntes	„ 58.—
5 - Invitados especiales	„ 59,50

F — Habitación interna, para das personas

1 - Socios activos o concurrentes	\$ 35.—
2 - Familiares socio activo, s/titular	„ 33,50

ASUNTOS INTERNOS

3 - Oficiales superiores otras FF. Armadas	\$ 42.—
4 - Socios transeúntes	„ 52,65
5 - Invitados especiales	„ 58.—

G — *Habitación para tres personas*

1 - Socios activos o concurrentes	\$ 49,25
2 - Familiares socio activo s/titular	„ 54.—
3 - Oficiales superiores otras FF. Armadas	„ 58.—
4 - Socios transeúntes	„ 73,50
5 - Invitados especiales	„ 75,60

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.



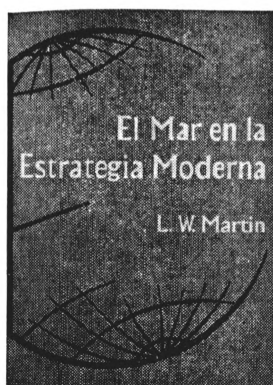
EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA

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: \$ 5,70

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. 125

Entretenimientos

ACERTIJOS

Anagrama

Embarcación pequeña, igual en la proa y en la popa, de un solo palo, usada en los mares del Norte.

Documento por el cual alguien, que tiene fondos disponibles en poder de otros, ordena pagar dinero.

Aféresis silábica

Anclaje.

Arrojo, valor, esfuerzo.

Cambio de consonante

Embarcación fina de dos palos y un cangrejo en cada uno.

Mechón o trenza de pelo en la parte posterior de la cabeza.

Cambio de vocal

Embarcación pequeña, sin cubierta, con tablones para sentarse los que reman.

Calzado de cuero que protege pie y pierna.

Fuga de consonantes

A . . O . . U . A

Estrechura, paso estrecho.

Fuga de vocales

S . M . C .

Embarcación de cabotaje, pequeña y plana, de dos palos, americana

Paragoge

Pieza que va de proa a popa por la parte inferior del barco.

Manta de pieles que se hace en el Norte argentino

Síncopa

Montaje propio de las piezas de artillería.

Prisma triangular de madera o metal, para hender, apretar o calzar cuerpos sólidos

Palíndromo

. . .

Paleta de la hélice.

(Las soluciones en la página 264)

CASILLERO 1

a	10	19	35	85	58
b	62	14	71	44	3
c	67	81	93	48	97
d	69	74	57	84	28
e	25	88	53	50	8
f	27	60	79	33	11
g	87	37	89	17	68
h	26	91	56	51	5
i	6	54	76	95	2
j	63	83	1	24	86

k	45	99	41	13	21
l	70	12	36	61	16
m	18	9	20	4	34
n	23	66	98	46	96
o	82	100	75	31	49
p	42	92	80	47	32
q	15	38	94	55	78
r	7	52	40	77	64
s	30	39	22	90	72
t	59	73	29	65	43

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											

POLIGRAFÍA

De acuerdo con las REFERENCIAS, ubicar las palabras en el Casillero I 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 argentino nacido en la ciudad de Córdoba, abogado, periodista, legislador, profesor universitario, diputado constituyente en 1852, ministro y luego presidente de la Confederación Argentina. (1809-1807).

Referencias

- a) Uno de los guerreros griegos que sitiaron Troya. Aconsejó a los troyanos que introdujeran el caballo de madera construido por Ulises.
- b) Movimiento de la boca y rostro con que se manifiesta alegría (pl.).
- c) Atar, unir o enlazar.
- d) Fruto sabroso, carnoso, fragante, llamado también piña.
- e) Pasar de adentro afuera.
- f) Animal cuadrúpedo de algunas especies domésticas o salvajes (pl.).
- g) Perteneciente o relativo a los viejos o a la vejez.
- h) Vara enramada con hojas de hiedra y parra, cetro de Baco.
- i) Inquietud, angustia, causada por la idea de un peligro.
- j) Aplicable a las cosas cuyas partes están separadas más de lo común (plural).
- k) Quieto. Con voz baja (fem).
- l) Desafían a duelo o batalla.
- m) Data, lugar y tiempo en que se hace algo.
- n) Resentimiento o enojo con alguien.
- o) Ceremonia establecida para oficios divinos (pl.).
- p) Embarcación de gala o recreo para uso privado o para regatas (pl.).
- q) Esfera, cuerpo esférico.
- r) Que tiene belleza.
- s) Que da o entrega.
- t) Lechuguino, petimetre. (Es neologismo inglés.)

(La solución, en la página 264)

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

Acertijos

Anagrama:

Queche. Cheque.

Afèresis silábica:

Ancoraje. Coraje.

Cambio de consonante:

Goleta. Coleta.

Cambio de vocal:

Bote. Bota.

Fuga de consonantes:

Angostura.

Fuga de vocales:

Sumaca.

Paragoge:

Quilla. Quillango.

Síncopa:

Cureña. Cuña.

Palíndromo:

Ala.

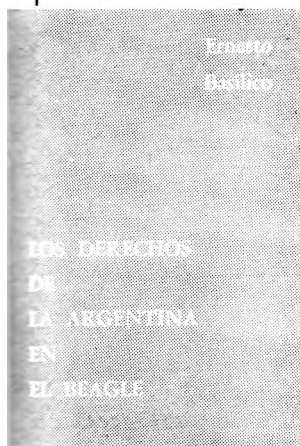
Poligrafía

a) Sinon. b) Risas, c) Ligar, d) Ananá, e) Salir, f) Reses, g) Senil. h) Tirso, i) Miedo, j) Ralos. k) Queda. l) Retan, m) Fecha. n) Pique, o) Ritos, p) Yates, q) Globo, r) Bello, s) Dante, t) Dandy.

“Los hombres se dignifican postrándose ante la ley, ya que así se libran de arrodillarse ante los tiranos”.

SANTIAGO DERQUI

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 125



**Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, inte-
grantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las
ediciones del Instituto: \$ 2,90**

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.

ODANTÓLOGO: 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 N° 4830
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 1023

TALL. GRÁF. BUSCHI S. A.

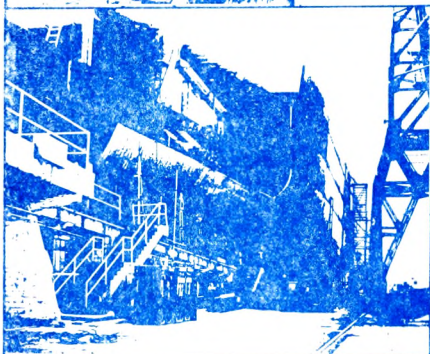
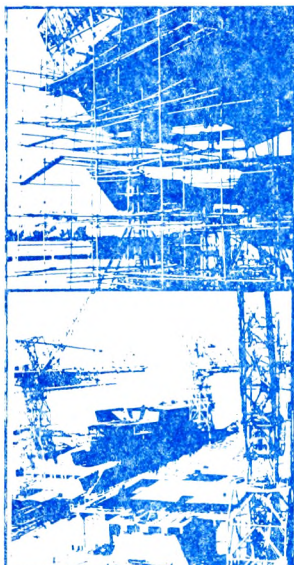


BUENOS AIRES

JULIO-SEPTIEMBRE 1972 • NÚM. 692

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

El RIO DESEADO es hoy REALIDAD!



OTRA REALIDAD... el tercero de una serie de cinco del mismo tipo diseñado y construido en el ASTILLERO RIO SANTIAGO que abandona sus gradas para contribuir muy pronto, con sus 9.600 toneladas de porte bruto a incrementar la flota de ELMA en cumplimiento de su plan de renovación.

Télam

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S. A.

Empresa de avanzada en la industria naval argentina

FUNDADO EN MAYO DE 1882

Jul.-Sept. 1972

N° 692

VOL. XC

AÑO XCI

BOLETIN del CENTRO NAVAL

SUMARIO

El Centenario de la Escuela Naval Militar	IX
El perito argentino Francisco P. Moreno y un pre- sunto informe suyo publicado en Chile sobre las islas Picton, Lennox y Nueva	267
<i>Vicealmirante Ernesto Basílico</i>	
Tres temas de Estrategia Naval	287
<i>Capitán de fragata José María Cohen</i>	
El aporte extranjero a las guerras argentinas	311
<i>Capitán del Ejército Argentino</i> <i>Alberto D. H. Scunio</i>	
¿Empresa multinacional o empresa del Estado?	317
<i>Capitán de fragata Luis O. Crespo</i>	
Nuestro calendario en la marcha del tiempo. Su ori- gen. Su historia.....	325
<i>Sr. Homero J. Gerino</i>	
¿En qué mundo vivimos?	341
<i>Capitán de navio Manuel A. Moranchel</i>	
La “Nueva Concepción del Derecho” y las Finanzas	353
<i>Capitán de fragata abogado</i> <i>Alvaro Gómez Villafañe</i>	
Notas profesionales.....	361
Necrológicas	373
Asuntos internos	385
Entretenimientos	395



Registro de la Propiedad
Intelectual N° 1.153.935

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

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. CARLOS G. N. CODA

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:

Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE

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 Fragata JUAN JORGE BASSO

Capitán de Corbeta I. M. FERNANDO J. GARCIA

Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTÍNEZ

Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO

Capitán de Fragata FRANCISCO SUAREZ BATTAN

Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR

Capitán de Fragata RAFAEL E. CHALIER

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Fragata BARRY M. HUSSEY

Capitán de Fragata ISIDORO A. PARADELO

Capitán de Navío Médico MANUEL V. TALARICO

Vocales suplentes:

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

Capitán de Corbeta SILVANO G. BOLLA

Capitán de Corbeta HUGO C. ADAMOLI

Capitán de Corbeta VÍCTOR E. ZENOBI

Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares:

Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Capitán de Navío CARLOS EVALD ARNOLD

Revisores suplentes:

Capitán de Fragata Contador NÉSTOR A. ZABALA

Teniente de Navío OSCAR J. BARQUIN

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA

Capitán de Navío ENRIQUE GERMÁN MARTÍNEZ

Capitán de Navío Médico MANUEL V. TALARICO

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO

Capitán de Corbeta VÍCTOR E. ZENOBI

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

INTERIOR:

Presidente:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vocales:

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER

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 ISIDORO A. PARADELO

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI

Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Fragata ISIDORO A. PARADELO

Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

— *Baños y Peluquería:*

Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR

— *Edificio:*

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Corbeta I. M. FERNANDO J. GARCÍA

— *Panteón:*

Capitán de Navío ENRIQUE GERMÁN MARTÍNEZ

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI (*Adscr.*)

Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

Capitán de Corbeta FAUSTO J. MENICA (*Adscr.*)

— *Campo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN

Capitán de Corbeta HUGO C. ADAMOLI

Capitán de Corbeta Contador EDUARDO A. FERRO (*Adscr.*)

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

— *Personal:*

Contraalmirante VICTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA

— *Disciplina, Ingreso y Reingreso de Socios:*

Contraalmirante VICTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Capitán de Navío Médico MANUEL V. TALARICO
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

HACIENDA

Presidente:

Capitán de Navío Contador ALDO ANGEL MARCHESOTTI

Vocales:

Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE
Capitán de Fragata JUAN JORGE BASSO

DEPORTES

Presidente:

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Vocal:

Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

— *Náutica:*

Comodoro del Yacil Club Centro Naval:

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH (*temporario*)

Comisión Interna Tigre:

Capitán de Navío SIRO DE MARTINI (*Adscr.*)
Capitán de Corbeta JORGE I. TARALLO PUJOL (*Adscr.*)
Capitán de Corbeta Contador JULIO A. PABÓN (*Adscr.*)

Comisión Interna Campo Deportivo Olivos:

Capitán de Navío ARTURO DIRUBE (*Adscr.*)
Teniente de Navío OSCAR E. SICHES (*Adscr.*)
Teniente de Navío FRANCISCO DOMENECH (*Adscr.*)
Teniente de Navío Contador JORGE PINO (*Adscr.*)
Teniente de Corbeta Cont- JORGE L. RICCOMBENI (*Adscr.*)

— *Regatas:*

Capitán de Corbeta OSCAR A. PELUFFO URTUBEY (*Adscr.*)
Teniente de Navío SAÚL FIDEL ALVAREZ (*Adscr.*)

— *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:*

Teniente de Fragata ARTURO A. MASSAT (*Delegado titular*)

Capitán de Corbeta HUGO C. ADAMOLI

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidentes:

Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Vocales:

Capitán de Fragata RAFAEL E. CHALIER

Capitán de Fragata BARRY M. HUSSEY

Capitán de Corbeta SILVANO G. BOLLA

MAR DEL PLATA

Presidente:

Capitán de Navío JULIO A. TORTI

USHUAIA

Presidente:

Capitán de Navío RAÚL F. TORRENT

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

Contraalmirante EMILIO E. MASSERA

Capitán de Navío BORIS I. MARIENHOFF

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA

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

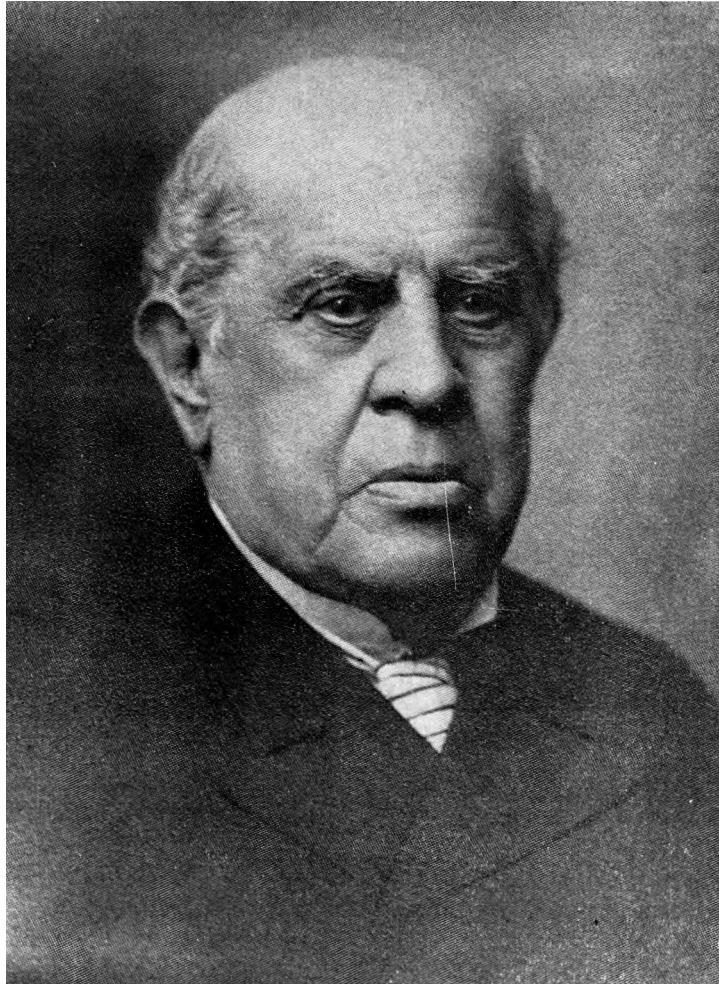
Ingeniero ENRIQUE BUTTY

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI

Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA

EL FUNDADOR DE LA
ESCUELA NAVAL MILITAR



DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO
1811-1888

Presidente de la Nación Argentina
1868-1874

Presidente Honorario del Centro Naval
1882

El Centenario de la Escuela Naval Militar

El 5 de octubre nuestra Escuela Naval cumplió cien años. Con el nombre de Escuela de Náutica fue creada tras la aprobación del proyecto por el Congreso, mediante ley promulgada por el presidente Sarmiento en aquella fecha.

Así, el visionario que ya había dado al país su primera fuerza naval homogénea —la bien llamada “Escuadra de Sarmiento” que, hecha para los ríos, se lanzó al mar cuando ello fue necesario, y en la ribera del río Santa Cruz afirmó el pabellón nacional dejando para siempre afianzada la argentinidad de la Patagonia— completaba su obra dándole la Escuela que desde hace cien años educa a los jóvenes que conducirán sus naves por todos los océanos del mundo haciendo conocer a la Marina laboriosa, ilustrada, enérgica y honesta, guardiana de la soberanía nacional, que resguardando sus costas es el centinela en el mar del pabellón que, como él mismo dijo: “Dios sea loado, no ha sido jamás atada al carro triunfal de ningún vencedor de la Tierra”.

Su labor, iniciada hace un siglo, ha ganado para la Escuela el respeto y el cariño del pueblo cuyos hijos educa, instruye y capacita para hacer de ellos los caballeros del mar. Múltiples han sido por ello los homenajes que ha recibido de instituciones públicas y privadas así como del periodismo, cuyos órganos le consagraron páginas sobre su historia y su vida actual. El “Muro del Centenario”, erigido al efecto, ostenta numerosas placas de bronce para duradero recuerdo de la jubilosa etapa cumplida.

Los propios hijos de esta *Alma mater*, los egresados, le han tributado el suyo, cuyos detalles figuraron en el volante azul que encabezaba el número anterior del Boletín. De algunos otros damos reseña en las últimas páginas del presente.

Siguiendo el consejo del almirante Héctor Vernengo Lima, decano de los ex directores de la Escuela Naval Militar y presidente de la Comisión de Homenaje, para completar éste que le rinde el Centro Naval al Instituto, diez años mayor que él, y en cuyas aulas nació la idea de formarlo, transcribimos a continuación las palabras que el actual director, capitán de navío Roberto A. Ulloa, dirigió a los cadetes para destacar la presencia de los ex directores vivientes.

ORDEN DEL DIRECTOR N° 105/72

OBJETO: Destacar presencia señores
ex-Directores.

La Escuela Naval Militar transita el año centenario a contar de su creación merced a la iniciativa que el entonces sargento mayor don Clodomiro Urtubey, comandante del vapor de guerra «Coronel Rossetti» propusiera al excelentísimo señor ministro de Guerra y Marina coronel don Martín de Gainza, en nota fechada el 12 de julio de 1871. iniciativa que se hiciera realidad al aprobar el Congreso Nacional la Ley 528 el 2 de octubre de 1872 y que fuera promulgada por el Presidente Sarmiento, tres días más tarde, el 5 de octubre del mismo año.

Fácil es imaginar la profunda satisfacción con que el gran Sarmiento firmaría el “cúmplase” de esta ley que respondía a su más cara ambición: educar.

Eran tiempos de hacer, de construir, y ni Sarmiento ni las autoridades de Marina lo emplearon en palabras. Ya vendría la elocuencia de los hechos a exaltar y ratificar el acierto de esta creación.

Es así que pocos días después se asignaba el vapor de guerra «General Brown» con destino a la nueva Escuela Naval y el 16 de octubre era designado comandante del buque escuela y primer director de la misma el propio autor de la iniciativa, sargento mayor don Clodomiro Urtubey.

Años después, en abril de 1888, pocos meses antes de morir, aquel gran visionario que estampara su firma promulgando la Ley 528. escribiría al teniente de fragata don Santiago Albarracín, presidente del Centro Naval, del cual Sarmiento era presidente honorario, un vaticinio que, como muchos de este hombre ilustre que tenía tanto de profeta, se convirtió en rotunda realidad.

Domingo F. Sarmiento, —decía uno de sus párrafos— “ruega al señor Presidente transmita a sus juveniles Consocios la seguridad que guarda de que con la Escuela Naval quedaba garantizada la independencia que nos legaron nuestros padres y creado el vínculo que nos une a todas las otras naciones, por el cultivo de las ciencias y de las artes que dominan las furias de la naturaleza, enfrentan las olas y contienen la injusticia”.

A lo largo de los cien años transcurridos, cincuenta y tres directores que me precedieron en el ejercicio de su mandato han hecho que esta Escuela Naval correspondiera fielmente a la previsión de Sarmiento.

Cincuenta y tres hombres que, enfrentados con la grave responsabilidad de conducir el Instituto de formación de los oficiales de la Armada, respondieron al imperativo de su destino de estructurar una estirpe que asegurara a través de un siglo la continuidad de los valores en que se apoya la formación de nuestros cadetes.

Cincuenta y tres hombres que más allá de sus virtudes y capacidades, por encima de sus limitaciones y flaquezas, superando errores y angustias, que como hombres sin duda las tuvieron, volcando lo más decantado de su experiencia y empleando lo mejor del saber de los hombres que colaboraron en el cumplimiento de la misión trascendente de la Escuela Naval, fueron capaces de ir amalgamando lo esencial de la realidad del ser argentino con las tradiciones que nos legaron los prohombres de la Armada, imponiendo a la Escuela, y con ello a la institución, un particular estilo que la distingue y nos enorgullece, donde se capitaliza lo más excelso y Valioso de nuestro haber.

Señores ex-Directores: El testimonio que un día empuñaron firmemente vuestras manos ha llegado intacto a las nuestras.

Guardad la seguridad de que informados por las enseñanzas y los ejemplos recibidos en esta misma Escuela, animados por su límpida trayectoria y puesta nuestra confianza en Dios Todopoderoso, los cadetes, plana mayor y el director que suscribe seguirán sin pausa por el rumbo que nos señala vuestra gestión.

Cadetes: El compromiso que públicamente he asumido en vuestro nombre y que constituye un homenaje que la Escuela Naval del año 1972 rinde a sus ex-Directores, no es mera retórica sino que, en la medida en que seamos capaces de cumplirlo,, seremos capaces de responder al imperativo que desde la historia nos gritan las palabras de Sarmiento que citábamos más arriba.



LA CELEBRACIÓN DEL CENTENARIO POR LOS EGRESADOS

Relato de un testigo

Al promediar la apacible tarde del 30 de setiembre y al conjuro de una cita de honor, cientos y cientos de egresados de la Escuela Naval Militar, de toda edad, jerarquía y situaciones de revista, recalaban, desde diferentes rumbos y en nostálgicas derrotas, en dicha Escuela para rendirle, mediante su presencia, el merecido homenaje al celebrar aquélla el primer centenario de su creación.

De este modo y singular manera, se ofrecía viril pleitesía al nombrado instituto, al cual todos los presentes le debían su formación profesional y espiritual, que les trajo aparejado un austero estilo de vida, al par que un elevado concepto del deber y un agudo sentido de la responsabilidad y, por sobre todo, un profundo amor por su Patria, por sus ríos y sus mares y un cariño entrañable por su Marina: la Armada de ayer, la de hoy y la de siempre.

Allí estaban los representantes de la vieja Marina, la de los cruceros acorazados «San Martín», «Belgrano», «Pueyrredón», «Garibaldi» y otras unidades que otorgaron un puesto relevante al Poder Naval Argentino a principios de este siglo; también estaban quienes formaron parte de las planas mayores de los acorazados «Moreno» y «Rivadavia» y de los esbeltos cruceros tipo «Almirante Brown» y que, con otros buques, constituían un balanceado Poder Naval entre las marinas sudamericanas, y se encontraban también los que, en servicio activo y con probada y proverbial eficiencia, comandan, dirigen y operan al Poder Naval actual, integrado por una serie de unidades aeronavales de diferente propósito, de complejos equipos electrónicos, de armas y contramedidas novedosas y probada eficacia en la siempre cambiante guerra en el mar y en donde la técnica y el progreso causan asombro, pero, tanto los actuales oficiales de Marina como los que fueron, tienen un origen común: la Escuela Naval, y un solo norte: la defensa de la Patria en el mar y en donde aquélla necesite el sacrificio de sus marinos.

Y también estaban los egresados que integraron y los que hoy integran el honroso, valiente y aguerrido cuerpo de Infantería de Marina.

En fin, allí estaba reunida la Marina toda, de almirante a novel guardiamarina, unidos y estrechados en cálido y fuerte abrazo, azocado y hecho firme de modo tal que, de ahora en más, quedan unidos para siempre en nombre de una noble, franca y leal camaradería nunca desmentida.

Al reparo de la Escuela y esa tarde, se reencontraron más de medio centenar de promociones; ex directores con sus ex cadetes, ex comandantes con sus ex jefes y oficiales y comandantes, directores y jefes y oficiales en servicio activo con sus camaradas actuales y de antes, con sus ex subordinados o subalternos de ayer. Todos conocían a todos, como ocurre cuando los hermanos se reúnen para festejar el cumpleaños de la Madre.

Los abrazos sucedían a los abrazos y las exclamaciones de alegría y de gozo, ante los inesperados encuentros con antiguos jefes y subordinados, balizaban con risas y palmoteos el feliz reencuentro de tantos y tantos egresados.

Allí también fue arrojado por la borda algún resentimiento pasajero, originado por los inevitables embates y sinsabores de la vida; el abrazo espontáneo, cordial y sin dobleces, sepultaba para siempre aquel evento.

Allí estaba también, dando marco brillante, dorado y azulado, formado irreprochablemente, el Cuerpo de Cadetes y al frente de los mismos, la gloriosa bandera de guerra de la Escuela, a la cual integrantes de más de cien promociones, luciendo el honroso y el mismo

uniforme de cadete, la escoltaron y siguieron, erguidos y marciales en tantas revistas, desfiles o paradas.

Allí estaban también, feliz iniciativa, los blancos estandartes que aglutinaban, mediante sus escudos coloridos, todas las provincias argentinas que entregaron parte de sus hijos, en la edad dorada, a la Escuela ante el llamado de una vocación extraña al pago que en su infancia los rodeara, haciendo cierto lo que cantara Hernández en su *Martin Fierro* cuando dice: “El que por gusto navega no debe temerle al mar”.

A la sombra y amparo de la Escuela se unieron y formaron —como lo soñó Sarmiento— provincianos y porteños y en el mar forjaron, con sus dichos y tonadas provincianas, la razón de la Patria federada.

Luego rompió a tocar la banda y se inició el desfile de la Escuela, ante aquella multitud que fue cadete. El mismo paso, idéntica cadencia e igual apostura militar y marinera... y entonces ocurrió lo inesperado. Las manos de tantos egresados, educadas para la venia o el saludo o bien para ser extendidas y apretadas contra la franja naval del pantalón, cuando era “firmes” la posición tomada, rompieron la rutina y tradición que durante cien años fue plasmada, y un batir de palmas, aplauso palpitante, vibrante y caluroso, fue el sonoro tributo rendido a la gallarda Escuela que, frente a ex cadetes y aspirantes, desfilaba.

Ese aplauso, que contravenía las reglas militares, cual gualdrpear del paño del velamen, agitado por rachas de un viento inesperado, significaba saludar al Cuerpo de Cadetes que allí representaba a todas las promociones y camadas que en la Escuela fueron la sangre y vida de la Armada.

Al son de tambores y clarines desfilaban cien años de gloria, de honor, de sacrificios y recuerdos que en la mente de todos se agolpaban, formando una confusa galleta marinera, volviendo vidriosas y enturbiadas las miradas... Y ese batir de palmas fue el escape de tanta congoja acumulada.

Las lágrimas, que pugnaban por brotar encabritadas, eran aguantadas por un sentido heroico de la estanqueidad. Hablar era imposible, sólo algunos intentaban pronunciar un elogio o una frase, al punto refrenada por entero, como corresponde a cuerdas vocales enredadas en apretado nudo marinero.

Cuando la serena tarde declinaba y las sombras de la cercana noche iban cubriendo a la abigarrada reunión de autoridades, cadetes y egresados, se iniciaron los discursos programados y las entregas de las placas que la Armada, a través de sus comandos naturales y también los egresados, concretaban en el sentido homenaje tributado.

Entonces si, al escuchar los conceptos pronunciados y al entonar la canción de los cadetes, surgieron por encanto los pañuelos que trataban de hacerle sotavento a una emoción ya no disimulada.

Fue inútil intentar seguir capeando a ese insondable mar de la nostalgia y a los embates “fuerza 10” de la añoranza de la vida pasada en esa Escuela y entonces muchos rostros, pero muchos, curtidos en los mares patagónicos, por las heladas rachas del pampero y por el fiero tronar de los cañones, no pudieron evitar que gruesos lagrimones, varonil concreción de tanta hombría, salpicaran de sal las mejillas de cientos de varones, de los viejos marinos y los nuevos. Y aquella lluvia, salobre y bienhechora, regó para siempre los verdes canteros de la Escuela.

Y cuando ambos “ferries” se alejaban, cargados de egresados y cadetes, cual inmenso pañol de caballeros, dejando por la popa el remolino de la estela en las viejas aguas del Santiago y la Escuela Naval se iba esfumando entre las sombras de la noche y la distancia, seguro que en el Cielo el gran Sarmiento, rodeado de otros cientos de egresados, se asociaban en el Infinito, al merecido homenaje tributado por sus camaradas todavía terrenales y no hay duda de que, a una señal del más antiguo, aquellos marinos fantasmales, enhiestos y gallardos, se cuadraron.



Palabras pronunciadas por el director de la Escuela Naval, capitán de navío Roberto Augusto Ulloa, en la ceremonia de los egresados

Alguna vez leí que toda existencia, por larga y complicada que sea, consta en la realidad de un solo momento: el momento trascendente en que el hombre siente justificado su destino.

Los avatares del mío me justifican hoy al ubicarme aquí y ahora, en esta conjunción de caminos que trajeron, desde los cuatro rumbos de la Nación, a los hombres que un día zarparon de la Escuela Naval con una esperanza y un grado y vuelven a la fuente para rendirle homenaje en su Centenario, como egresados todos, y en su particular representación de las unidades navales, de la Infantería de Marina y de la Aviación Naval, sus señores Comandantes.

La emoción, los recuerdos y las reflexiones de quienes me precedieron en el uso de la palabra me eximen de todo comentario sobre la trascendencia de esta fiesta grande de la Armada, de esta reafirmación de unidad de la que participáis vosotros y de la que hubieran participado, si al conjuro de mi palabra fuera capaz de convocarlos, los cientos y cientos de oficiales que a lo largo de un siglo egresaron de estos claustros y ya dejaron atrás el último puerto.

Mis palabras debieran agradecer este cálido homenaje, pero siento que la Escuela Naval no es más mía que vuestra y que no tengo títulos suficientes para invocar su representación ante vosotros.

Sólo soy un egresado más, que en el desempeño de su rol de director une su emoción a la vuestra y no agradece, sino que brinda también su homenaje a los hombres, y más que a los hombres a los valores de esta Escuela Naval, que a lo largo de un siglo fue fiel a sí misma, siéndolo a las tradiciones que nos legaron nuestros mayores.

Si no puedo agradecer, porque no soy destinatario de vuestro homenaje, puedo sí, y debo, testimoniar públicamente que los jóvenes cadetes de la Escuela Naval de hoy son educados en las mismas tradiciones y principios en que lo fuisteis vosotros y en su nombre, en vuestro nombre, cadetes, asumo el compromiso solemne e irrevocable de continuar transmitiendo esos valores a través de otro siglo cuando menos, con la misma fe inquebrantable que nos sostuvo hasta hoy, puesta nuestra mirada en la Cruz del Sur, buscando siempre la luz, con instinto de raza, con tozudez vegetal.



Discurso del presidente de la Comisión de Egresados, almirante Héctor Vernengo Lima

Señor Comandante en Jefe, señor Director de la Escuela Naval, señores:

Deseo aprovechar esta oportunidad para destacar las razones que, a mi juicio, motivaron las variadas situaciones que ha tenido la Escuela Naval, así como la evolución en su esfera educativa.

Se creó la Escuela en la época en que a nuestra Marina se incorporaron los buques con casco de acero, armas con mayor precisión y propulsión mecánica. Las técnicas de los medios de guerra en el mar hicieron necesario que, además de la educación marinero-militar, los oficiales tuviesen conocimientos científicos suficientes que los capacitaran para su eficaz utilización. Así vemos en sus primeros años cambiar el asiento de la Escuela hasta llegar a la Capital Federal, el más importante centro científico del país. Allí pudieron actuar como profesores, hombres de ciencia que prepararon las mentes de los jóvenes estudiantes para conocer las técnicas requeridas para la guerra moderna. Estos conocimientos habrían de permitir a los oficiales la navegación científica necesaria, el empleo eficaz de las armas a flote y los capacitarían además para estudiar los ambientes de su actuación. Fue así como los primeros estudios importantes de Oceanografía, Hidrografía, Meteorología y Radiotelegrafía fueron realizados por oficiales de la Marina de Guerra, llegando no pocos de ellos a ocupar posiciones destacadas en ambientes científicos de la República.

Rindamos justiciero homenaje a los profesores que en tal sentido sirvieron a nuestra institución.

Hasta la primera década de este siglo, los estudios profesionales en la Escuela se reducían principalmente a los de navegación, de armas, y sólo nociones muy elementales sobre la propulsión de los buques, porque los servicios de máquinas a bordo los hacían oficiales provenientes de escuelas extranjeras o de la Marina Mercante, quienes prestaron meritorios y eficaces servicios.

Pero la íntima correlación entre todas las actividades de a bordo, exigía que los fundamentos básicos de la educación de los oficiales fuesen los mismos. Por esta razón se iniciaron los cursos para los oficiales del Cuerpo de Máquinas, el cual, debido a los adelantos técnicos que facilitaron el manejo de los mecanismos de propulsión, se transformó en una especialidad del Cuerpo Ejecutivo. Años después y por iguales razones educativas, se iniciaron en la Escuela los estudios para los oficiales de Administración.

La supresión del Cuerpo de Artillería de Costas significó una pérdida en la capacidad militar de la Marina. Para cubrir esos servicios y otros igualmente importantes fue necesario crear el Cuerpo de Infantería de Marina, formado inicialmente con oficiales del Ejército y de la Marina, iniciándose años después la educación de sus oficiales en la Escuela Naval para que sus fundamentos fuesen iguales que los de los demás cuerpos navales, ya que la Marina no necesita soldados a sus órdenes, sino marinos que sepan luchar en las costas.

Situada la Escuela en el centro de Buenos Aires, no era posible una eficaz y permanente educación marinero-militar. Ya a fines del siglo pasado, el entonces teniente García Mansilla, como miembro de una comisión inspectora, aconsejaba su traslado a la costa del Río de la Plata, idea que él mismo pudo realizar en 1909. En efecto, siendo almirante director obtuvo de la superioridad la orden de trasladar la Escuela a un edificio recién terminado próximo al Arsenal de Río Santiago. Allí, sin haberse alejado demasiado de los centros científicos indispensables, se pudo desarrollar adiestramiento marinero elemental como el de los botes de remo y de vela, que, con el atractivo del deporte habitúan al cadete, desde sus primeros días en la Marina, a la obediencia armónica de todos los tripulantes en la lucha diaria contra la naturaleza, que es la esencia misma de la disciplina naval.

La nueva ubicación permitió además los embarcos cortos y frecuentes en buques menores, donde el cadete puede durante toda su permanencia en la Escuela desempeñarse progresivamente en las tareas del personal subalterno a bordo, capacitándolo para ordenar^ controlar y apreciar conscientemente a sus subordinados, haciendo que la estrictez en el cumplimiento del servicio no vaya en mengua de la justicia.

Allí siguió la Escuela hasta que en la década del 30, durante el gobierno del general Agustín P. Justo y siendo ministro de Marina el almirante Eleazar Videla, el Congreso sancionó la Ley n° 12.353, disponiendo la construcción de la actual Escuela Naval.

Para la ubicación de la nueva Escuela fueron consideradas numerosas situaciones geográficas, llegándose a la decisión de que no había mejor ubicación que la que tenía, no sólo desde el punto de vista de la educación marinera y militar del cadete, sino que además permitía cualquier ampliación que la Marina del futuro pudiera exigir para la educación de sus oficiales.

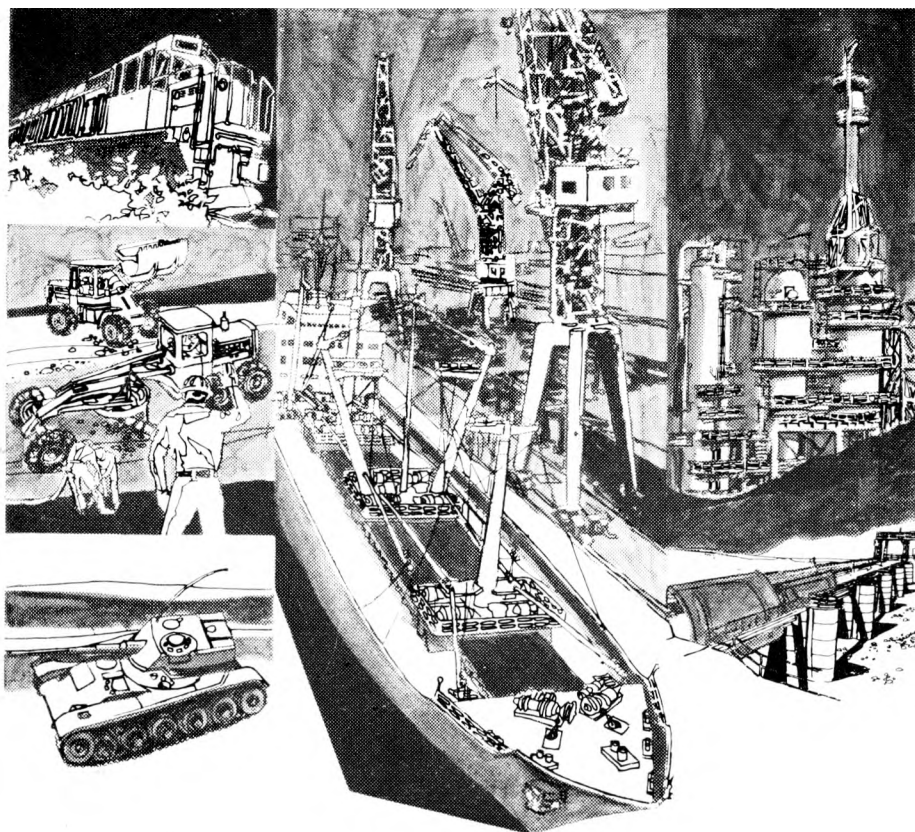
Para informarse, la superioridad envió a los Estados Unidos de América al señor almirante don Francisco Lajous, que nos honra con su presencia, y que entonces era director de la Escuela Naval.

A su regreso diseñó y fiscalizó la construcción de los actuales edificios de esta Escuela que nos hace honor y que se ha constituido en una querida tradición de nuestra Marina de Guerra.

Señores: La eficiencia en la Guerra Marítima exige de los oficiales tener íntima armonía de espíritu en la acción, tanto de los que tienen que combatir en la superficie del mar como de los que deben hacerlo en sus cielos o en sus profundidades. Para llenar esta condición, la estricta disciplina militar, si bien indispensable, no es suficiente. Se requiere tener un gran espíritu de cuerpo y amor propio institucional, que son virtudes complementarias que forman nuestra disciplina.

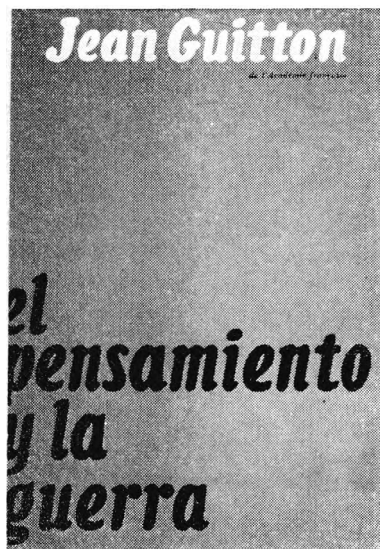
Esta es quizás la más importante tarea que cumple la Escuela Naval.

Me basta sólo pedir a la Providencia que la Escuela Naval del futuro siga cumpliendo su objetivo con la misma eficacia con que lo ha hecho hasta el presente.



ASTARSA

UN COMPLEJO INDUSTRIAL ARGENTINO EN EL EQUIPAMIENTO DEL PAIS Y DE AMERICA



JEAN GUITTON

de la Academia Francesa

EL

**PENSAMIENTO
Y LA GUERRA**

Traducción directa del francés
por el Capitán de Fragata de la Armada Argentina
José María Cohen

La obra intenta relacionar la ciencia filosófica con el arte de la guerra moderna, o sea, con el conflicto bélico en el cual el arma absoluta, la bomba atómica, constituye el medio preponderante y avasallador de la estrategia y táctica militares.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: \$ 7

Presentación:

Papel obra de primera.
152 páginas.
Encuadernación
con tapas
en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de
la Armada y en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Bs. Aires,
tel. 31-1011, int. 125



El país. El gran puerto de nuestra flota.

Nuestra flota también contribuye al desarrollo patagónico. Los puertos de esa región tan vinculados al futuro argentino, ávidos de bodegas, ya conocen la puntual eficiencia de ELMA.

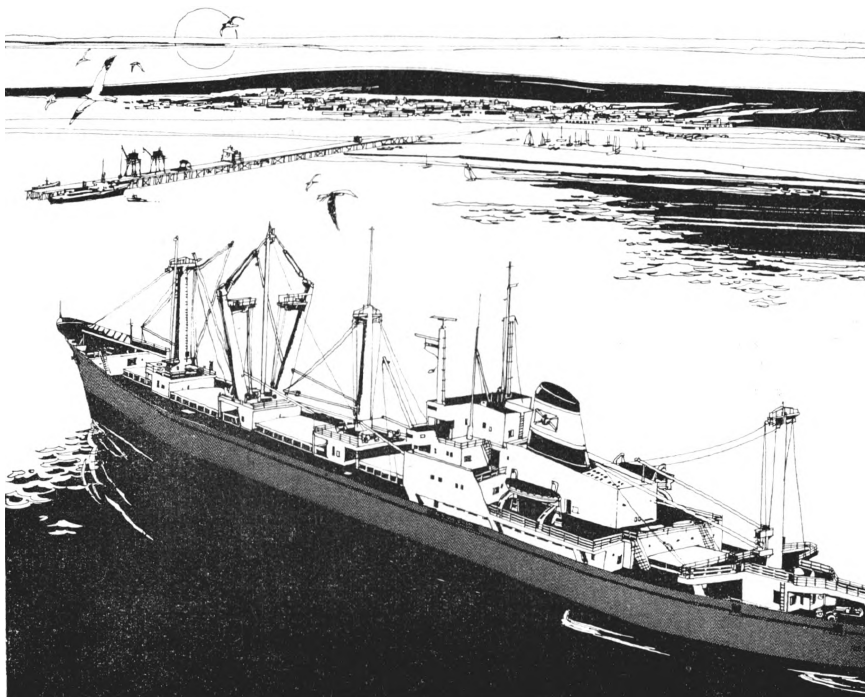
A lo largo de nuestras costas, buques de nuestra flota cumplen sin pausa con servicios fundamentales para el desarrollo del país.



MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS
SUBSECRETARÍA DE MARINA MERCANTE
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

Al servicio de nuestras costas

ELMA
NUESTRA FLOTA



ESTUDIO JURIDICO

Dres.

CESAR AUGUSTO CERNELLO

JORGE HORACIO OSTIGLIA

ABOGADOS

Paraná 275, Piso 1º, Dto. 1 - Capital

Telfs. 40 4143 - 49 6983



TANDANOR

S. A. C. I. Y N.

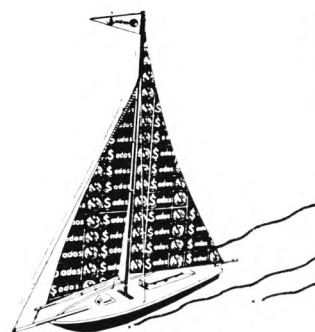
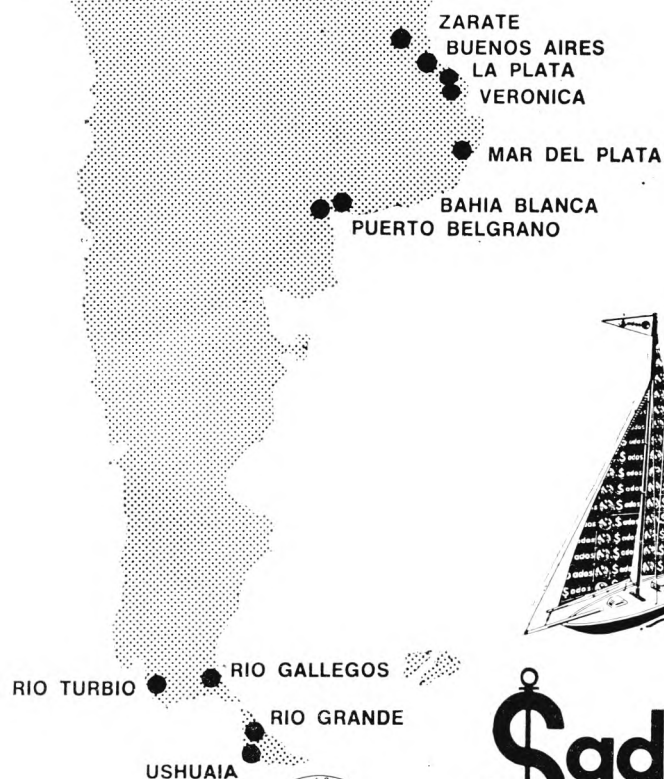
TALLERES NAVALES DARSENA NORTE

Avenida Antártida Argentina 1429 - Dársena Norte - Teléf. 31-5271/76
Buenos Aires - República Argentina
Telex: TANDANOR BAIRE



100.000 m² DE TALLERES - 2 DIQUES SECOS
3 DIQUES FLOTANTES
CALIDAD, EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD EN REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES

EL MEJOR PUERTO PARA SUS COMPRAS



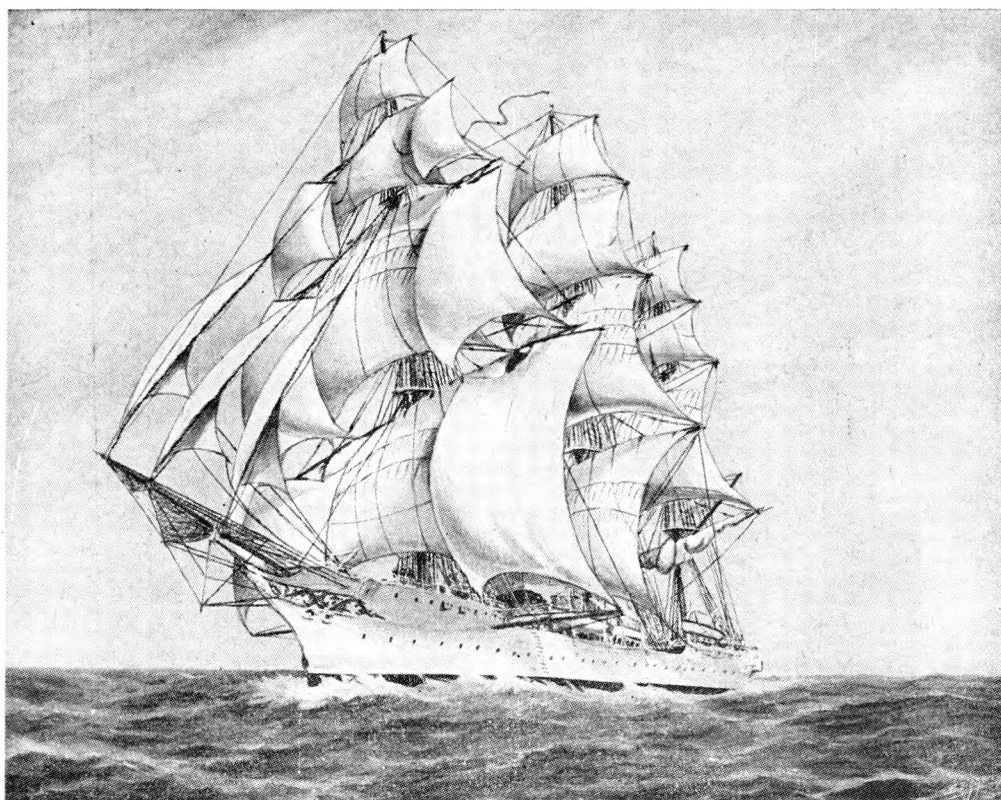
\$ados

Una organización con
criterio de servicio



L A M I N A

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



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

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: \$ 25 el ejemplar.

Edición común: \$ 5,50 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. 125.

Precisión



La manera de
ser empresa
que nos hizo
confiables.

Precisión para planificar. Para diseñar.
Para producir.

Precisión para comprender las necesi-
dades del mercado y precisión para sa-
tisfacerlas.

Precisión en todo.

Desde una simple lamparita eléctrica
o un aparato electrodoméstico, hasta un
complejo sistema de telecomunicaciones.

Precisión es la manera de ser empre-
sa que tiene Philips y que se comprueba
desde que se instaló en la Argentina en
1935.

Precisión es el estilo Philips de trabajo,
que da por resultado calidad indiscuti-
ble y que le sirve al país.

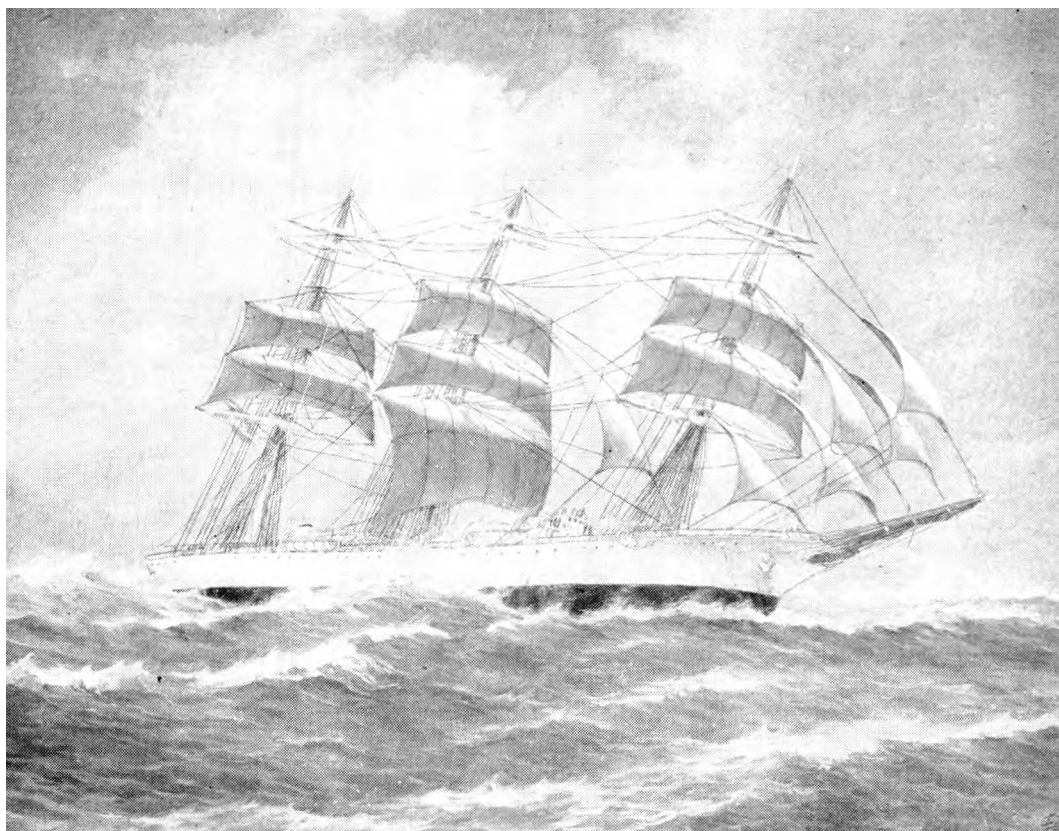


Philips

PHILIPS



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: \$ 25 el ejemplar.

•

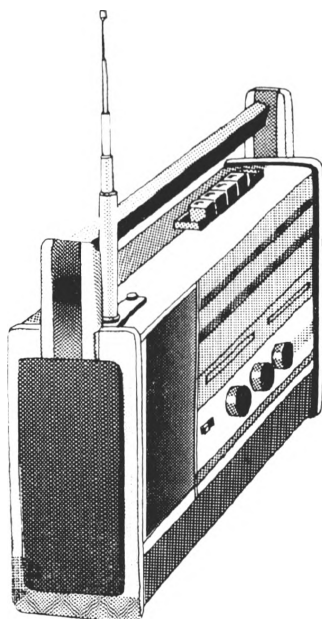
Edición común en carpeta común:
\$ 5,50 el ejemplar.

•

Adquisiciones: En los destinos de la Armada y en la oficina
del Instituto de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal, teléfono 31-1011, int. 125.

Conéctese con la realidad ganadera a través de la Junta Nacional de Carnes

Todo lo que interesa al ganadero en materia de hacienda y mercados, remates, ferias, compras directas a establecimientos, niveles de consumo dentro y fuera del país, conforman una realidad cotidiana con la cual usted debe estar vinculado.



INFORMATIVO RADIAL GANADERO

De lunes a viernes, de 12.35 a 12.59 hs., por la onda de LR4 Radio Splendid transmite para usted la realidad ganadera:

- Precio del día.
- Movimientos de haciendas.
- Exportación y embarques.
- Información y comentarios de actualidad.
- Todas las disposiciones oficiales sobre la materia.

Es un programa de



JUNTA NACIONAL DE CARNES

Defiende y difunde lo que usted produce.



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

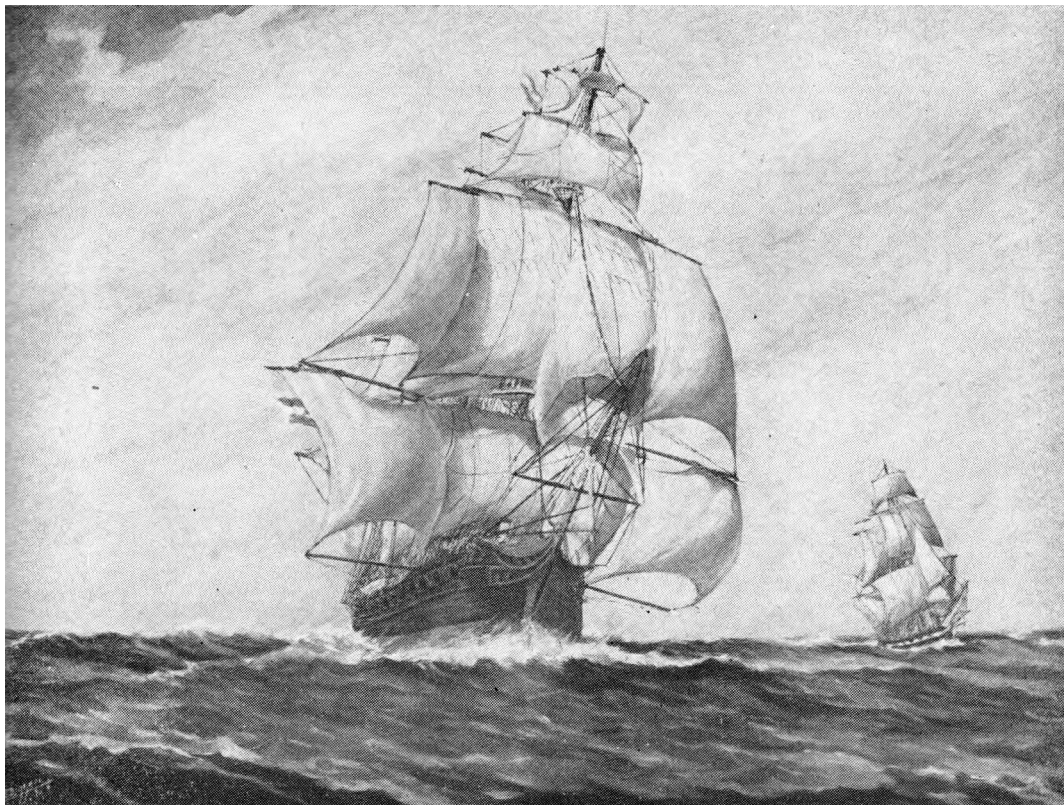
Córdoba 547 31-1011, Int. 125 Buenos Aires

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. \$ 4.—
2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL**, del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. \$ 1.—
3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA**, del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. \$ 6.—
4. **LA NOVELA DEL MAR**, del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. \$ 3.—
5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,80.
6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA**, del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. M. Panzarini. \$ 9,50.
7. **EL SOCIALISMO**, del profesor Ludwig von Mises. \$ 11.
8. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS**, del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. \$ 6.—
9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA**, del capitán de fragata A.R. A. Carlos M. Mazzoni. \$ 4,20.
10. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA**, de Hebe Boyer. \$ 4,80.
11. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS**, del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. \$ 3,60.

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. Mathé (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. \$ 6,60.
13. **DINÁMICA DE LOS MECANISMOS**, del capitán de navío A.R. A. Mario Raúl Chingotto. \$ 18.—
14. **GAUCHOS Y MARINEROS**, del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. \$ 4,50.
15. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. \$ 40.—
16. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. \$ 5,70.
17. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,60.
18. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 2,90.
19. **LOBOS DE MAR**, del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. \$ 4,50.
20. **LOS PROBLEMAS DEL RÍO DE LA PLATA**, del doctor Isidoro Ruiz Moreno. \$ 5.—
21. **MINIO Y PINTURA GRIS**, del capitán de navío contador A.R.A. Pablo Luis Arguindeguy. \$ 4,50.
22. **EL PENSAMIENTO Y LA GUERRA**, de Jean Guilton, de la Academia Francesa. \$ 7.—
23. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 5,50.
24. **LÁMINA 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 del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25. Edición común: \$ 5,50.
25. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «HERCULES» Y EL BERGAN-TÍN «SANTÍSIMA TRINIDAD»**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 5,50.



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: \$ 25 el ejemplar.

●

Edición común:
\$ 5,50 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. 125

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 \$ 4.—
2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**, de Anjel Justiniano Carranza. (4 tomos) \$ 30.—
3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI**, de Tulia Piñero \$ 10.—
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.—
5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA**, por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio \$ 8.—
6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817-1819**, de V. Mario Quartaruolo \$ 8.—
7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA**, de Ricardo Piccirilli \$ 9.—
8. **AMÉRICO VESPUCCIO**, de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica \$ 18.—
9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO**, de Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLEMICA**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter \$ 8.—
11. **EL RÍO PARANÁ EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS**, de Oscar Luis Ensineck \$ 9.—
12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTÍN GARCÍA**, de Luis E. Argüero \$ 8.—
13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio \$ 9.—

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN**, del capitán de fragata
Héctor R. Ratto \$ 3,50
15. **CAPITÁN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD**, del capitán
de fragata Héctor R. Ratto \$ 3,50
16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO**, de
Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
17. **D. FRANCISCO DE GURRUCHAGA**, de Bernardo Frías.
\$ 3,50
18. **D. JUAN LARREA**, de Pedro Isidro Garafia \$ 3,50
19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE**, de Enrique Za-
racóndegui \$ 3,50
20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y**
GOBERNANTE, de Juan Hilarión Lenzi \$ 10.—
21. **BIOGRAFÍAS NAVALES (45 semblanzas de marinos)**, de Ri-
cardo Piccirilli y Leoncio Gianello \$ 9.—
22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR**, de Raúl A. En-
traigas \$ 10.—
23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA**
INDEPENDENCIA ARGENTINA Y AMERICANA, de F.
Lajous, P. E. Martí Garro, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Pe-
nas, R. A. Muzzio, V. M. Quartaruolo y H. F. Burzio \$ 10.—
24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS**, de Héctor Pedro Blom-
berg, ilustraciones de Emilio Biggeri \$ 20.—
25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC**, de J. C. Palmer,
traducción de Noemí Carranza \$ 6.—
26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fraga-
ta Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartaruolo.
\$ 6.—
27. **MARTÍN JACOBO THOMPSON. ENSAYO PARA LA BIO-**
GRAFÍA DE UN MARINO, del capitán de fragata Enrique
González Lonzième \$ 9.—
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.—
29. **LOS FUEGUINOS**, del capitán de navío médico Mario A. Pes-
sagno Espora \$ 10.—

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 por página, pero el emolumento máximo será de \$ 100 y el mínimo de \$ 30.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) ***PREMIO "ALMIRANTE BROWN"***

Diploma, medalla de oro y \$ 1.000, 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 bienalmente, en los años pares, y considerando los trabajos publicados en el respectivo bienio.

b) ***PREMIO "SARMIENTO"***

Diploma, medalla de oro y \$ 1.000, 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 bienalmente, en los años impares, y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

c) ***PREMIO "PIEDRA BUENA"***

Diploma, medalla de plata y \$ 500, 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 bienalmente y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

d) ***PREMIO "RATTO"***

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

Su adjudicación se hará bienalmente y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

e) ***PREMIO "JOSÉ B. COLLO"***

Diploma, medalla de oro y \$ 500.

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

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

NÚMEROS ATRASADOS

Deseando formar para el archivo del Boletín del Centro Naval una reserva de ejemplares de cada uno de los números aparecidos desde mayo de 1882 hasta la actualidad, como así también favorecer a aquellos socios y demás asiduos concurrentes que por diversas causas necesitan ejemplares que contienen artículos o datos de su interés y que se hallan agotados, se solicita a los señores socios que los tuvieran repetidos o que por cualquier otra razón pudieran desprenderse de ellos, los remitan a nuestras oficinas o bien den aviso para mandarlos retirar, gentileza de la cual quedaremos muy agradecidos.

Igual pedido se formula con respecto a los volúmenes de la ex "Biblioteca del Oficial de Marina", que fueran editados en su oportunidad por este Boletín.

Dirección: Córdoba 547, Capital Federal

Teléfono: 31-1011, internos 125 ó 127

Horario: De 10 a 20, de lunes a viernes

El perito argentino
FRANCISCO P. MORENO
| **y un presunto**
informe suyo
publicado en CHILE
sobre las Islas
PICTON, LENNOX y NUEVA

Por el Vicealmirante
ERNESTO BASÍLICO

Como es de público conocimiento, el 22 de julio de 1971 fue firmado en Londres por representantes debidamente autorizados de los gobiernos de Gran Bretaña, de la República Argentina y de Chile, el acuerdo de arbitraje (compromiso) para la solución del diferendo jurisdiccional en la zona del canal Beagle.

Pocos días después se publicó en Santiago de Chile un documento atribuido al perito argentino doctor Francisco P. Moreno hace 50 años, en el cual se consignaba que las islas Picton, Nueva y Lennox, actualmente en litigio, eran chilenas. Semejante noticia causó en nuestro país no sólo una explicable sorpresa sino también una gran extrañeza.

El relato que sigue tiende a poner de manifiesto que los errores que contiene dicho documento permiten afirmar que si el doctor Moreno fue realmente su autor, no debía gozar en ese momento de plena lucidez en sus recuerdos sobre el verdadero concepto y alcance de muchas cuestiones allí mencionadas.

El doctor Moreno fue sin duda el más experto conocedor de la Cordillera de los Andes, y la actuación que le cupo como perito argentino para la demarcación del límite con Chile en esa región, mereció los mayores elogios. En cambio, apenas conocía la Tierra del Fuego, y sorprende que en el documento que se le atribuye aparezca insistiendo en dar por escrito, a un extraño, una opinión tan equivocada y que contrariaba el pensamiento del gobierno argentino, como lo evidencia el convenio de arbitraje del 28 de junio de 1915, celebrado entre nuestro ministro de Relaciones Exteriores, doctor José Luis Murature, y el enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Chile, don Emiliano Figueroa Larraín, cuyo texto debió sin duda conocer.

Recientemente se realizó un acto conmemorativo del 120° aniversario del nacimiento del perito Francisco P. Moreno durante el cual se evocó su extraordinaria personalidad, poniendo de relieve las muchas actividades y valiosos servicios de distinta índole que prestó al país y más precisamente con sus exploraciones del territorio patagónico, que condujeron al conocimiento de sus ríos y lagos así como al de la Cordillera de los Andes en toda la extensión que nos separa de Chile.

Pero nuestro propósito es ahora ocuparnos aquí de una publicación aparecida en “El Mercurio” de Santiago de Chile, el 1° de agosto de 1971, en la página 28. Se trata de un documento atribuido al explorador y cartógrafo argentino Francisco P. Moreno, con el título “Un testimonio irrecusable: Dice el Perito Moreno: Islas del Beagle son de Chile”, y que ha sido dado a conocer por el señor José Miguel Barros, funcionario de la Cancillería chilena ¹.

El autor del artículo publicado en “El Mercurio” afirma que el documento atribuido al perito Moreno llegó a manos de su poseedor como resultado de “investigaciones privadas” en “archivos europeos”, y que habría sido preparado por el señor Moreno en ocasión de la firma del Compromiso Arbitral argentino-chileno de 1915 que sometía al laudo de S. M. Británica a cuál de los dos países correspondía la soberanía sobre las islas Picton, Nueva y Lennox.

Como se recordará, el 22 de julio de 1971 las Cancillerías de la Argentina, de Chile y el Foreign Office de Gran Bretaña dieron a conocer el texto del Compromiso Arbitral dictado por el gobierno de S. M. Británica, conforme al artículo 5° del Tratado General de Arbitraje argentino-chileno de 1902, para la solución del diferendo jurisdiccional en la zona del canal Beagle. Los miembros de la Corte Arbitral designada por el gobierno de S. M. Británica ya están en funciones.

Sin perjuicio del análisis de todo lo que consigna el documento atribuido al perito Moreno, merece primordial consideración un detalle que nos sitúa en la época en que debió ser redactado. En él se alude al Protocolo del 28 de junio de 1915 por el que Chile y la Argentina resolvieron someter al arbitraje del gobierno de S. M. Británica la cuestión de la soberanía sobre las islas ya mencionadas. Y como más adelante consigna que “en estos últimos días he conversado largamente (*en reserva*) con el Presidente de la República señor Yrigoyen a quien he impuesto de todas las incidencias de esta nueva cuestión”, no cabe dudar de que la fecha del documento aludido fue de 1917 o de 1918,

¹ Véanse en el diario “La Prensa” del 11 de noviembre de 1971 el artículo del doctor Manuel E. Malbrán titulado: “El perito Francisco P. Moreno y el problema del Beagle”, y también el del doctor Exequiel Bustillo publicado en “La Prensa” del 6 de diciembre de 1971 con el título: “Una presunta opinión del perito Francisco P. Moreno sobre el problema del Beagle”.

dado que el señor Yrigoyen asumió la Presidencia de la Nación recién el 12 de octubre de 1916.

Está tan plagado de errores fundamentales el informe que se atribuye al señor Moreno, que su consideración conduce sin ningún esfuerzo a la terminante conclusión de que, si Moreno fue efectivamente el autor de dicho informe, no debía gozar en ese momento de plena lucidez en sus recuerdos sobre el verdadero concepto y alcance de muchas cuestiones allí mencionadas, y lo evidencia asimismo su opinión acerca de otras en las que no intervino para nada y también el juicio innecesario que formula sobre su viejo amigo el doctor Estanislao S. Zeballos, olvidando toda la ayuda que otrora éste le prestó.

Moreno actuó como Perito argentino en la fijación del límite con Chile en la Cordillera de los Andes y también en la región al norte del estrecho de Magallanes, pero no tuvo ninguna intervención en la estipulación y demarcación del límite en el archipiélago de la Tierra del Fuego. Los negociadores del Tratado de 1881 sabían bien lo que hacían; lo que estipuló el art. 3° no debió ser bien comprendido por Moreno; se advierte claramente que desconocía cuál era el verdadero curso del Canal Beagle que su descubridor, el capitán Fitz Roy, consignó en la Sección VII del *Primer Derrotero* de la región, oficialmente aprobado por el Almirantazgo Británico y publicado en 1832 con el título: "Sailing directions for the coasts of Eastern and Western Patagonia, from the Port St. Elena on the eastside, to the cape Tres Montes on the Westside, including the strait of Magellan and the sea coast of Tierra del Fuego". Esta sea coast of Tierra del Fuego abarca desde el extremo sur de la entrada occidental al estrecho de Magallanes hasta el extremo noroeste de la entrada norte al estrecho de Le Maire, que separa la isla Grande de la Tierra del Fuego de la isla de los Estados, vale decir, desde el cabo Pilar hasta el cabo San Diego. En dicho Derrotero consignó Fitz Roy: "Al norte (verdadero) de la isla Lennox está la boca oriental del canal Beagle" ². Por otra parte, dicho curso del canal Beagle aparece confirmado por las referencias contenidas en la obra titulada "Narrative of surveying voyages of his Majesty's ships Adventure and Beagle, between the years 1826 and 1836", publicada en Londres en 1839 con autorización del Almirantazgo y con la dirección de Fitz Roy, en tres volúmenes y un apéndice al volumen II, correspondiendo el volumen III al *Journal and Remarks 1832-1836* del naturalista Carlos Darwin que acompañó a Fitz Roy en su viaje con la corbeta "Beagle" entre 1831 y 1836.

Este desconocimiento por parte de Moreno es tanto más lamentable y sorprendente si se tiene presente que en nuestra Biblioteca Nacional

² Véase mi libro *Los derechos de la Argentina en el Beagle*, Buenos Aires, 1970, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval. También, mi libro *La controversia sobre el Canal Beagle*, Buenos Aires, 1963.

de Marina existe un ejemplar de dicha *Narrative* (Narración) que perteneció a Moreno y que éste le obsequió con el siguiente autógrafo que figura en el volumen I: “*Para la Biblioteca del Centro Naval - (Biblioteca Nacional de Marina), recordando mi visita a Santa Cruz abordo del Bergantín Goleta N° «Rosales» / Noviembre 1874 F. P. Moreno Sepbre 11/917*”. (Más abajo figura nuevamente la firma F. P. Moreno). El volumen II está también firmado por F. P. Moreno, pero no así el apéndice correspondiente a dicho volumen II ³.

En 1874, Moreno embarcó en el bergantín goleta “Rosales”, de la División naval Sud al mando del comodoro Martín Guerrico, que el Gobierno Nacional envió a Santa Cruz a fin de explorar la región inmediata a la entrada del río Santa Cruz, donde Chile se había establecido. El viaje duró cinco meses, de agosto a diciembre; el buque hizo escala en Carmen de Patagones tanto a la ida como a la vuelta, pero la permanencia en el río Santa Cruz fue breve porque al llegar al mismo escasearon los recursos, y los acontecimientos políticos originados en Buenos Aires obligaron finalmente al comandante de la “Rosales” a regresar a Buenos Aires⁴.

En el informe aludido el doctor Moreno manifiesta que “visitó esos lugares (de la Tierra del Fuego) en enero de 1903 como simple acompañante del árbitro, Sir Thomas Holdich”. Dicha visita se realizó en oportunidad de un viaje del crucero “Nueve de Julio” que zarpó de Puerto Belgrano con destino a Ushuaia llevando a su bordo al coronel Holdich con los miembros de la Comisión Arbitral (para la Cordillera de los Andes), así como al doctor Moreno con sus ayudantes; en Ushuaia todos ellos se embarcaron en el crucero “Patria” (comandante Capitán de Fragata Tomás Zurueta), a bordo del cual efectuaron una recorrida de tres días partiendo de Ushuaia y entrando por la Angostura Murray siguieron hasta la Bahía Tekenika donde el buque permaneció fondeado durante dos horas para que la Comisión visitara la Misión allí establecida; después de reembarcarse la Comisión el buque continuó viaje hasta la Bahía Orange donde tomó el fondeadero en la Caleta Misión a las 6h30 p.m. Al día siguiente (21 de enero) prosiguieron hasta el Falso Cabo de Hornos y, presentándose el tiempo amenazante, el buque arribó a la Bahía de Lort donde permaneció hasta el mediodía en que se dirigió hacia la sonda de Franklin; y como se avistaran unos humos en la isla Hermite hicieron rumbo para reconocer dichos humos sobre punta West y Cabo Spencer, resultando ser incendios de bosques producidos seguramente por loberos. Desde Cabo Spencer se avistó el Cabo de Hornos y el buque navegó para pasar cerca de sus arrecifes, habiendo llegado hasta una milla al sur de

³ Obra registrada bajo el N° 84 - Sección S-2.

⁴ AQUILES D. IGOBONE: *Francisco P. Moreno, Arquetipo de argentinidad*, Buenos Aires, edición, 1953.

dicho Cabo. Como el coronel Holdich manifestara deseos de llegar esa tarde a Rada Goree, el buque aumentó su velocidad y alcanzó el fondeadero a las 9 h 55 p.m., habiendo reconocido en el trayecto la costa Este de las islas Deceit, Freycinet y Wollaston. El día 22 el buque abandonó Goree y atravesando la Bahía Oglander alcanzó Slogett a las 9 h a.m., permaneciendo fondeado hasta las 12 en espera de la Comisión que había ido a tierra a visitar esos parajes. A su regreso a bordo la Comisión manifestó deseos de regresar ese mismo día a Ushuaia visitando previamente Picton y Harberton; así se hizo y el “Patria” fondeó en Ushuaia a medianoche. Al día siguiente el buque zarpó y tomando el Paso Chico de las islas Bridges entró a Lapataia donde permaneció el tiempo necesario para que la Comisión pudiera visitar el aserradero allí establecido. A las 3 h p.m. zarpó de Lapataia continuando la navegación por el Brazo N.O. del Canal Beagle en viaje a Punta Arenas. El 31 de enero el buque fondeó en Puerto Belgrano a las 8 h a.m. desembarcando el perito Moreno.

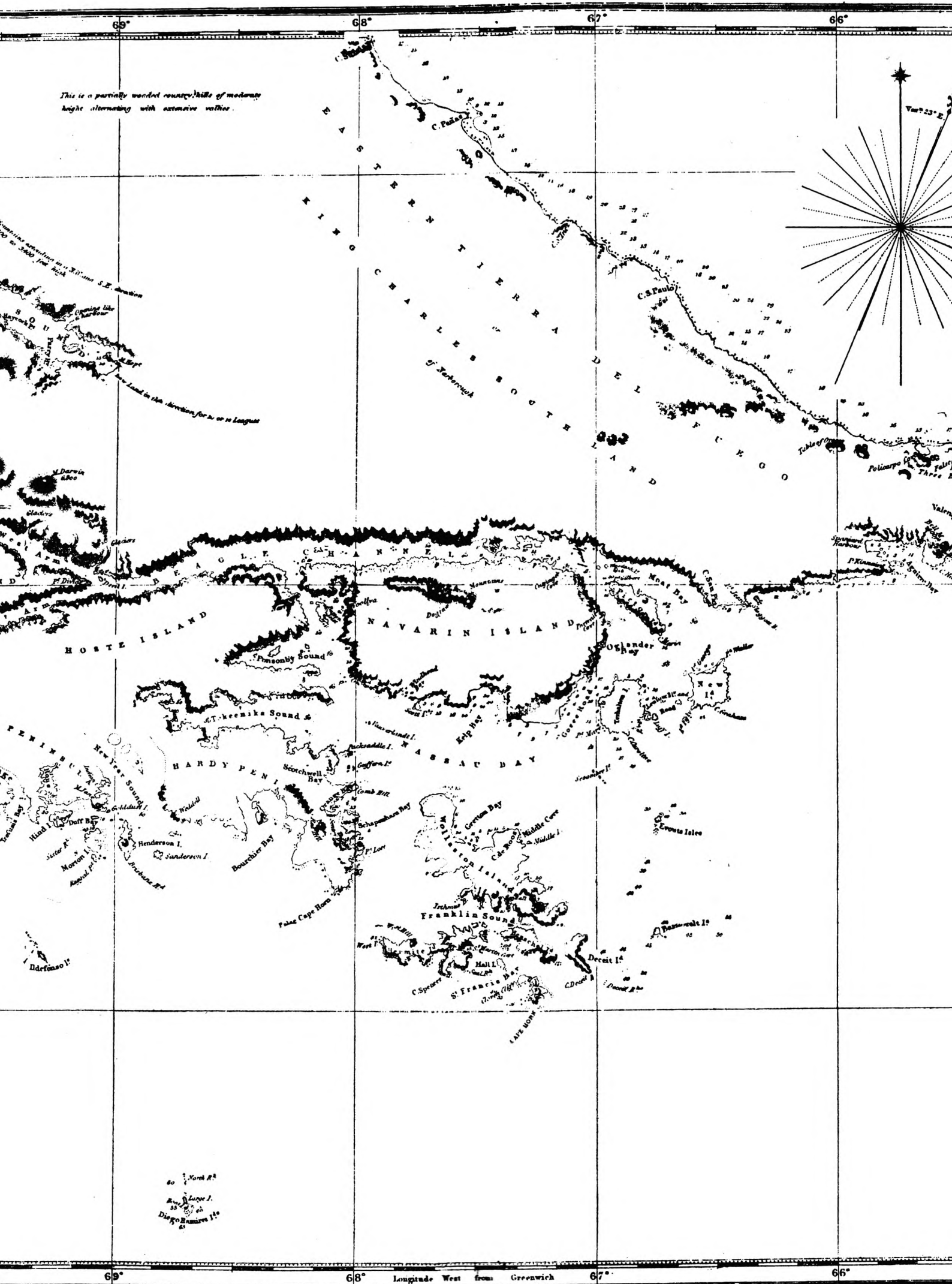
Tal fue lo que el doctor Moreno conoció de la región de ese archipiélago fueguino donde tenemos diferencias con Chile⁵.

Cualesquiera hayan sido las causas determinantes de ese desconocimiento sobre el verdadero curso del Canal Beagle, lo cierto es que ello dio lugar a que dijera cosas completamente equivocadas, porque es bien sabido que para opinar con fundamento serio el doctor Moreno habría debido estudiar y conocer los antecedentes sobre ese asunto, como sin duda procedía con toda la amplitud posible antes de emprender sus exploraciones cordilleranas.

Resulta realmente extraño que nada le sugiriera la denominación *Moat Bay* que figura en la Carta náutica de la región (Nº 1373) usada por los negociadores del Tratado de 1881, así como la Carta titulada “*Part of Tierra del Fuego - H. M. S. Beagle - 1834*” publicada en 1839 “according to Act of Parliament” que figura incorporada al volumen II de la *Narración* que tuvo en su poder, según se dijo antes⁶. Fue Fitz Roy quien dio ese nombre *Moat Bay* al brazo de mar que pasa por el norte de las islas Picton y Nueva, como prueba evidente de que este brazo no tiene nada que ver con el Canal Beagle que él describió en las publicaciones mencionadas y lo confirman también los dos grabados existentes en el volumen II de la *Narración*, uno en la página 326 al pie del cual dice: “*Cove in Beagle Channel (Portrait Cove)*” y muestra a la “Beagle” en el interior de dicha caleta, donde se reaprovisionó de leña y agua el 1º de marzo de 1834; el otro grabado figura en la portada de dicho volumen II y representa de cuerpo entero a un fueguino

5 Constancias del embarco del Perito Moreno en el crucero «Patria». Cajas Nº 1341 a 1344 del Archivo General de Marina.

6 Se acompaña la carta mencionada.



Yapoo-Tekeenika en la Caleta Retrato. Al pie de este grabado dice: “*Fuegian. (Yapoo Tekeenika). At Portrait Cove*”.

Cabe agregar que *Portrait Cove*, nombre que le dio Fitz Roy, figura en la Carta mencionada levantada por la “Beagle” en 1834; es la Caleta Retrato, llamada Puerto Toro por los chilenos más de 50 años después. Cabe agregar también como referencia fundamental, la Tabla Meteorológica de la página 25 del apéndice al citado volumen II, donde consta que a mediodía del 1° de marzo de 1834 la “Beagle” se encontraba en una caleta en el Canal Beagle, caleta que no es otra que la Caleta Retrato, como lo confirmó Carlos Darwin en el volumen III de la *Narración* (edición de 1854) al referirse a la bella caletita, donde estuvo la “Beagle”, existente a la entrada oriental del Canal Beagle.

Como Moreno no intervino para nada en la estipulación del citado art. 3° del Tratado de 1881, resulta inconcebible y contrario a la verdad que se permita decir que “*la sola mención* en éste (el art. 3°) de la Isla de los Estados e islotes inmediatos a ésta indicaba que todas las islas al Sur del Canal de la Tierra del Fuego, fragmentos del continente, son chilenas”. No es cierto que exista esa sola mención, puesto que el párrafo aludido estipula *textualmente*: “En cuanto a las islas pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y pertenecerán a Chile todas las islas al Sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos y las que haya al occidente de la Tierra del Fuego”.

Como puede advertirse, el doctor Moreno omitió intencionalmente la mención de que “pertenecen a la Argentina las demás islas que haya al oriente de la Tierra del Fuego”, y que pertenecen a Chile “las islas que haya al occidente de la Tierra del Fuego”. Es que los negociadores del Tratado *no ignoraban la Geografía*, y así al referirse a la Tierra del Fuego lo hicieron teniendo presente que era un archipiélago; por esta razón, esas dos frases que omitió el doctor Moreno evidencian que las islas Picton y Nueva e islotes adyacentes son argentinas, del mismo modo que son chilenas las islas Gordon, Londonderry, Gilbert y otras más pequeñas que no están al occidente de la isla Grande (o Tierra del Fuego) ni al Sur del Canal Beagle de Fitz Roy, *que fue el considerado por los negociadores del Tratado de 1881*.

Dice el perito Moreno que “durante las gestiones diplomáticas que terminaron con ese arbitraje (del gobierno británico) *nunca se trató del límite en la Tierra del Fuego*”. Esta afirmación merece algunos reparos porque él sabía perfectamente que el Tratado de 1881 fue el resultado de laboriosas gestiones diplomáticas, comenzadas en 1876 por el doctor Bernardo de Irigoyen y proseguidas por los doctores Rufino de Elizalde y Manuel Augusto Montes de Oca durante la presidencia del doctor Nicolás Avellaneda y terminadas, poco después de asumir la presidencia

el general Roca, con la intervención del doctor Bernardo de Irigoyen y de los dos representantes diplomáticos de los Estados Unidos (doctor Thomas Andrew Osborn y general Thomas Ogden Osborn, acreditados ante los gobiernos de Chile y de la Argentina, respectivamente), siendo muy interesante hacer notar que el texto estipulado en el art. 3° es prácticamente idéntico al del primer proyecto concertado cinco años antes (en 1876) entre el doctor Irigoyen y el señor Diego Barros Arana, sin que en ese entonces mereciera la aprobación del gobierno chileno⁷.

Cabe agregar que en el art. 6° del Tratado de 1881 se estipuló la solución por medio del arbitraje como recurso final en toda cuestión que pudiera suscitarse con motivo de *esa transacción* (el Tratado de 1881).

Merece recordarse que a los fines de la demarcación de los límites estipulados actuaron, a partir de 1890, como sucesivos Peritos argentinos el ingeniero Octavio Pico, el ingeniero Valentín Virasoro, el doctor Norberto Quirno Costa y finalmente el doctor Francisco P. Moreno. Es bien sabido que durante la misma se suscitaron, desde el primer momento, divergencias en cuanto al procedimiento a seguir y también disidencias que los peritos no pudieron resolver y quedaron para ser resueltas por los gobiernos respectivos; y fue así que por desacuerdos entre estos últimos se llegó al arbitraje de la Corona Británica.

A raíz de los desacuerdos entre los peritos en la demarcación del límite en la Puna de Atacama se concluyó el 17 de abril de 1896 un Convenio o Acuerdo que disponía que si tales casos no podían allanarse amigablemente por acuerdo de ambos gobiernos, “quedarán sometidos al fallo del Gobierno de S. M. B., a quien las partes contratantes designan, desde ahora, con el carácter de árbitro, encargado de aplicar estrictamente en tales casos, las disposiciones del Tratado y Protocolo (de 1881 y de 1893, respectivamente), previo el estudio del terreno por una comisión que el árbitro designará”. Para estudiar las disidencias producidas entre ambos peritos se reunieron en Buenos Aires, en marzo de 1899, cinco conspicuos delegados chilenos con otros cinco ilustres delegados argentinos, reunión conocida como el Congreso de Notables.

Y como no se logró solucionar las divergencias, el pleito debía necesariamente ser sometido al arbitraje, temperamento que ambos gobiernos adoptaron de común acuerdo. El acta respectiva había sido firmada el 22 de setiembre de 1898, es decir, con muchos meses de anterioridad a la conferencia internacional mencionada. Esta acta, mediante la cual la cuestión de límites pasó al arbitraje de S. M. B., llevaba las firmas de nuestro Ministro en Chile, doctor Norberto Piñero, y del Ministro chileno doctor Juan José Latorre. Para eludir nuevas interpretaciones capciosas el acta agregaba que el árbitro debía aplicar las disposiciones

⁷ Véase *La controversia sobre el Canal Beagle*, págs. 130/1.

del Tratado de 1881 y Protocolo adicional de 1893, previo estudio “en el terreno” de las divergencias por una comisión que él designaría, a fin de resolverlas en conjunto y en un solo fallo.

Cabe recordar que cuando se acordó este temperamento ya se había efectuado y aprobado la demarcación del meridiano divisorio de la Isla Grande de la Tierra del Fuego por acta del 9 de octubre de 1895, firmada por los peritos doctor Quirno Costa y señor Barros Arana, de manera que allí no había nada que someter al arbitraje de S. M. Británica.

A este respecto, es oportuno llamar la atención sobre el hecho de que en el Tratado de 1881 se estipuló en el art. 4° que “los mismos peritos a que se refiere el art. 1° fijarán *en el terreno* las líneas indicadas en los dos artículos anteriores (la que partiendo de Punta Dungeness llega hasta la Cordillera de los Andes en la forma establecida en el art. 2°, y la indicada en el art. 3°) y procederán en la misma forma que allí se determina”, vale decir, que en lo que respecta a la Tierra del Fuego levantarían un acta en doble ejemplar, firmada por los dos peritos, en los puntos que hubieren estado de acuerdo y en caso de no arribar ambos a un acuerdo, sería llamado a decidir un tercer perito designado por ambos gobiernos.

Recién el 20 de agosto de 1888 se firmó una *Convención para la ejecución de la demarcación de los límites territoriales entre uno y otro país estipulados en el Tratado de 1881*. Por el art. 3° se estableció que los peritos debían “ejecutar en el terreno” la demarcación de *las líneas indicadas en los arts. 1°, 2° y 3° del Tratado de 1881*⁸. ¿No resultaba claro acaso del texto del Tratado que el Canal Beagle era un deslinde entre ambos países y que tanto Chile como la Argentina tenían y tienen derechos propios de soberanía sobre las aguas del tramo común? ¿Podía alguien excluir conscientemente la correspondiente demarcación de las aguas e islas del Canal Beagle así como de las aguas e islas adyacentes a su boca oriental y de las existentes en el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego? ¿No se acababa de convenir la demarcación de los límites entre ambos países estipulados en el Tratado de 1881? ¿Por qué se eludió este problema desconsiderándolo como si fuese letra muerta?

El juicio de la Historia pondrá algún día en evidencia a quiénes omitieron especificar en la referida Convención, con la claridad indispensable, la necesidad de la demarcación que hemos señalado. Avergüenza pensar que haya transcurrido casi un siglo para que ésta se

⁸ Fue firmado en Santiago el 20 de agosto de 1888 por el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario argentino doctor José Evaristo Uriburu y el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile doctor Demetrio Lastarria. Lo aprobó el Congreso de la Nación el 17 de agosto de 1889 siendo promulgado por el Presidente doctor Juárez Celman y el doctor Quirno Costa y ratificado el 27 de diciembre de 1889 por el Presidente doctor Juárez Celman y el doctor Estanislao S. Zeballos.

encuentre en camino de resolverse. Si no se podía llevar a cabo de inmediato habría debido especificarse que se cumpliría en el más breve plazo, por exigirlo así razones de mutua conveniencia.

El canje de las ratificaciones de dicha Convención tuvo lugar el 11 de enero de 1890. El 24 de febrero de 1892 quedó aprobado por ambos peritos el proyecto de bases generales que aplicarían en la Tierra del Fuego; y como entre ellos se suscitó una divergencia acerca del punto de partida de la línea divisoria de la isla Grande correspondiente al meridiano que debía pasar por el Cabo del Espíritu Santo, esta cuestión fue resuelta recién al aprobarse el Protocolo Adicional y Aclaratorio de 1893; y así la demarcación de dicho meridiano se efectuó entre 1894 y 1895, siendo aprobada en Santiago de Chile el 9 de octubre de 1895 por los Peritos doctor Quirino Costa y señor Barros Arana.

La impropia interpretación dada a la estipulación de que los peritos debían ejecutar *en el terreno* la demarcación de *las líneas indicadas* en el Tratado de 1881 fue la causa de que no se determinara la línea divisoria de las aguas o límite dentro del Canal Beagle al Este del meridiano de la Isla Grande, ni tampoco el que a partir de la boca oriental del citado canal indicada por Fitz Roy debe continuar por entre Picton y Lennox y luego entre Lennox y Nueva, siguiendo siempre la línea media hacia el Sur.

Claro está que como la línea divisoria de la isla Grande debía prolongarse hacia el Sur según el meridiano pasante por el Cabo del Espíritu Santo, es evidente que dicha isla quedaría de hecho dividida cuando se alcanzara el punto correspondiente al otro extremo de la referida divisoria, vale decir, al tocar en la costa Norte del Canal Beagle. Y como el art. 3° del Tratado expresa que pertenecerán a Chile todas las islas (tierras) que quedan al Sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos, es de toda evidencia que Chile nunca pudo pretender que le pertenecen las aguas e islas que se hallan en dicho canal en el tramo que queda al Este del meridiano divisorio ($38^{\circ}36'38''5$ W de Greenwich), porque en este aspecto su derecho en dicho tramo del canal es exactamente igual al de nuestro país, en razón de ser el Canal Beagle un deslinde internacional que separa tierras argentinas situadas en su costa norte de las tierras chilenas situadas en su costa sur. La fijación del límite en dicho tramo exigía la realización de prolijos trabajos de relevamiento (hidrográfico y batimétrico) que no se tenían en 1881 cuando se negoció el Tratado.

El tramo del Canal Beagle en cuyo curso debe necesariamente trazarse el límite internacional o de división de las aguas en la forma antes expresada es el comprendido entre el meridiano $68^{\circ}36'38''5$ W de Greenwich y su boca oriental, señalada por Fitz Roy en la Sección VII del Derrotero de 1832 y que se abre al norte verdadero de la isla de Lennox, o sea entre el Cabo María en el extremo sur de la isla Picton y la punta

Aaron en la isla Navarino. A partir del punto medio de la boca oriental indicada el límite debe, proseguir y determinarse de conformidad con lo que el mismo Tratado prescribe con absoluta precisión: son chilenas las islas (tierras) que quedan al sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos, en tanto que son argentinas, además de la isla de los Estados y los islotes próximamente inmediatos a ésta, las demás islas que se hallan en el Atlántico al oriente (del archipiélago) de la Tierra del Fuego.

Desde que la boca oriental del Canal Beagle se abre al norte (verdadero) de la isla Lennox, es bien claro que ésta es chilena, que la isla Picton es argentina y que la isla Nueva es también argentina, conforme al Tratado, porque se halla en el Atlántico al Este de la isla Lennox.

El Perito Moreno aparece pues habiendo desconsiderado todo esto y pudo así decir muchas cosas que se apartan totalmente de la verdad, como esas de que el Canal Beagle corre bordeando la isla Grande de la Tierra del Fuego por el Norte y las islas Picton y Nueva por el Sur, de modo que *para él son chilenas las tres islas Picton, Nueva y Lennox.*

El doctor Moreno dice que *como particular y luego como Perito argentino*, nunca dudó de que el límite en el extremo Sur era la línea media de las aguas del Canal Beagle, pues era la del Tratado de 1881. Lamentablemente, estos conceptos prueban cabalmente que no supo interpretar lo que disponía el art. 3° del Tratado de 1881. Por otra parte, su opinión carece de valor en razón de que no tuvo ninguna intervención como Perito en la demarcación del límite en la Tierra del Fuego.

Como en el mapa que acompañó al texto de la conferencia que Moreno pronunció en la Real Sociedad Geográfica de Londres el 29 de mayo de 1899 indicó *únicamente* el meridiano divisorio de la isla Grande de la Tierra del Fuego, queda bien en evidencia su errónea interpretación del Tratado de 1881; y si la Legación Argentina en Londres dispuso, contra la opinión de Moreno y en mapas que llevan su nombre, presentar al Tribunal Arbitral el mapa del Canal Beagle en el que figuraban las islas Picton y Nueva como comprendidas en territorio argentino —trazado que, según dice Moreno en el informe que comentamos, debió consentir— esto prueba su irreductible obstinación en sostener un error que mantuvo hasta el fin de su vida.⁹

Visitó la Tierra del Fuego en enero de 1903 como simple acompañante del coronel Holdich, vale decir, después de dictado el laudo arbitral por el rey Eduardo VII y de haberse firmado el Tratado general de arbitraje de 1902, recientemente denunciado por nuestro gobierno. Y como no se había sometido al arbitraje británico ninguna

⁹ Reproducido en el libro del doctor DOMINGO SABATÉ LICHTSCHEIN: *La soberanía argentina sobre las Islas Picton, Lennox y Nueva*, Buenos Aires, 1959, figura N° 9.

cuestión relacionada con el límite en la Tierra del Fuego, no cabe ninguna observación al hecho de que el coronel Holdich dijera con toda razón en su libro *The Countries of the King's Award* (de 1904), "There was no boundary to settle in Tierra del Fuego" (No había límite que fijar en la Tierra del Fuego), porque es necesario que quede bien claro que al rey Eduardo VII sólo se le encomendó el arbitraje hasta el paralelo 52°, vale decir, que nada tuvo que decidir en el archipiélago de la Tierra del Fuego. Sin embargo, y no obstante lo expresado, el hecho cierto es que el coronel Holdich, que nada tuvo que hacer en la Tierra del Fuego, incluyó en dicha obra un mapa titulado "Map of the Southern Regions of the Republics of Argentina and Chile. Showing the boundary determined by The Award of King Edward VII in 1902", en el que aparece una línea que divide el Canal Beagle en el tramo comprendido entre el meridiano divisorio de la isla Grande (68° 36' 38" 5 W. de Gienwich) y el de Punta Navarro y que se prolonga hacia oriente dejando del lado chileno las islas Picton, Lennox y Nueva.¹⁰ Tal vez ese trazado de la línea mencionada pudo influir en el ánimo del doctor Moreno para afirmar la idea que insertó más tarde en el informe que comentamos.

Cuando uno piensa que el doctor Moreno se incorporó a instancias del doctor Estanislao S. Zeballos como miembro de la Sociedad Científica Argentina poco tiempo después de su fundación en 1872 por el doctor Zeballos y un núcleo de jóvenes universitarios, y que el ingeniero rumano Julio Popper exhibió en oportunidad de una conferencia que pronunció en el Instituto Geográfico Argentino, fundado igualmente por el doctor Zeballos, al que también pertenecía el doctor Moreno, un mapa del archipiélago de la Tierra del Fuego en el que está indicado el límite internacional entre Chile y la Argentina, cuesta comprender cómo una persona tan ilustrada y con patrióticas inquietudes ampliamente demostradas en la demarcación del límite en la Cordillera de los Andes, haya podido cometer semejantes errores y afirmar cosas que perjudicaban a nuestro país y desacreditaban a hombres realmente meritorios.¹¹

El hecho de que en el mapa que acompaña la edición de lujo del libro del coronel Holdich el límite argentino-chileno en el Canal Beagle y al oriente de éste pasa entre la Tierra del Fuego y las islas Picton y Nueva, apareciendo éstas como chilenas, carece de verdadera significación; en primer término porque ese trazado se aparta de lo estipulado por los negociadores del Tratado de 1881 en el Art. 3° y en segundo

¹⁰ Reproducido entre las páginas 120-121 del libro del doctor JOSÉ GUILLERMO GUERRA: *La soberanía chilena en las islas al sur del Canal Beagle*, Santiago de Chile, 1917.

¹¹ El texto y el mapa fueron publicados en el Boletín del citado Instituto (tomo XII, julio y agosto de 1891). Se acompaña el mapa.

lugar porque todo el mundo sabe que sólo tienen validez los mapas oficialmente aprobados por nuestro gobierno. La Legación Argentina en Londres tuvo, pues, razón al entregar al Tribunal Arbitral mapas que indicaban correctamente el límite internacional en el Canal Beagle e islas Picton y Nueva, por más que ello disgustó al doctor Moreno a causa del desconocimiento de nuestro derecho. Por eso es que, enterado del Convenio de Arbitraje firmado con Chile en 1915, no atinaba a explicarse todavía por qué nuestro gobierno defendía sus derechos de soberanía sobre las islas Picton, Nueva y Lennox, revelando con ello un total desconocimiento de los antecedentes que —cabe admitirlo— debía recordar, pues ya en 1905 hubo un proyecto de convenio, celebrado entre nuestro Ministro de Relaciones Exteriores doctor Carlos Rodríguez Larreta y el ministro plenipotenciario chileno acreditado ante nuestro gobierno doctor José Francisco Vergara Donoso, *para terminar definitivamente la demarcación del límite entre ambos países y fijar entre otras cuestiones la pertenencia de las islas Picton, Nueva e islotes adyacentes*.¹²

Aun admitiendo que el aludido informe lo hubiese confeccionado efectivamente el doctor Moreno, corresponde tener bien presente que sólo habría expresado una opinión de carácter personal, como surge de sus propias palabras, pues careció del apoyo y sentir de nuestro gobierno.

El señor José Miguel Barros manifiesta que obtuvo dicho informe en el extranjero. Como el doctor Moreno se encontraba entonces en Buenos Aires, resulta muy razonable suponer que debió proporcionárselo a algún funcionario británico amigo acreditado ante nuestro gobierno.

Sorprende que el patriotismo de un argentino presuntamente consciente, prudente y responsable, no se haya excusado de opinar ante un pedido semejante de un extraño, a pesar de ser amigo, proporcionándole en cambio un informe escrito sobre una vieja cuestión litigiosa, que en esos momentos estaba, según hemos visto, en manos del gobierno; en este concepto, eran las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores las que podrían resolver lo pertinente acerca de esa consulta y por lo tanto a ellas debería haberse dirigido el interesado.

Muchos y muy valiosos y heroicos servicios le debe indudablemente nuestro país al doctor Moreno; lástima grande que se haya permitido opinar como en este caso sobre asuntos que desconocía completamente, demostrando además ser injusto y desagradecido con su viejo amigo el doctor Estanislao S. Zeballos a quien tanto le debía por haber sido el que desde temprano lo ayudó en toda forma para que Moreno pudiera llevar a cabo los trabajos de exploración que tenía en vista, esperando

¹² Véase en ALFREDO RIZZO ROMANO: *La cuestión de límites con Chile en la zona del Beagle*, Buenos Aires, 1968, págs. 129-131.

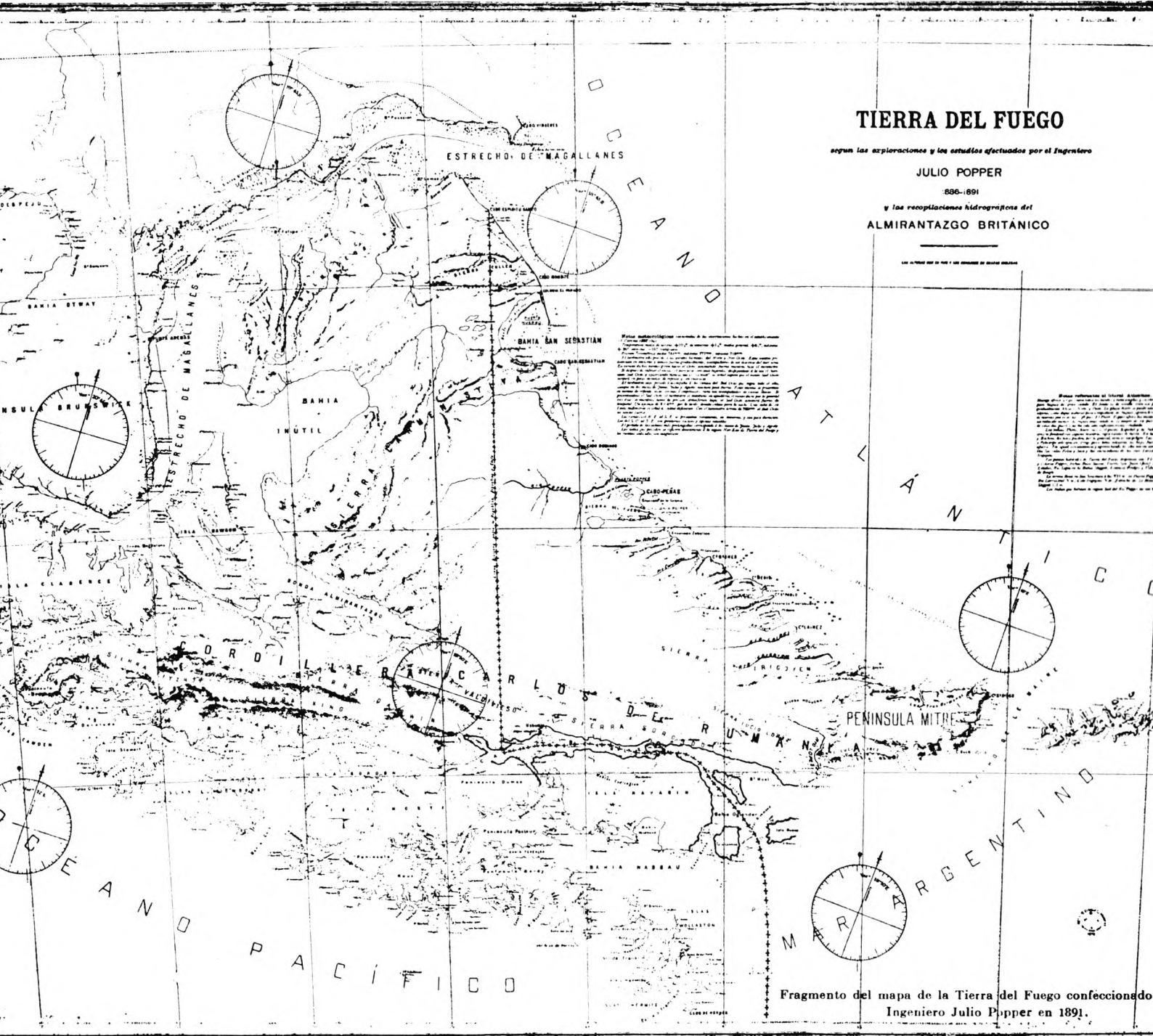
contar con su valiosa colaboración, fruto de sus investigaciones arqueológicas, paleontológicas y también geográficas. En 1889, siendo el doctor Zeballos Ministro de Relaciones Exteriores, le ofreció a su viejo amigo el doctor Moreno el cargo de Perito argentino para dar cumplimiento a la Convención del 20 de agosto de 1888 sobre la demarcación de los límites con Chile, pero Moreno declinó el ofrecimiento siendo entonces nombrado el ingeniero Octavio Pico. Algunos años después (en 1896) Moreno aceptó dicho cargo en reemplazo del doctor Norberto Quirno Costa, designado Ministro del Interior por el Presidente doctor José Evaristo Uriburu.

Cabe recordar que el doctor Zeballos era diputado nacional en 1881 y asistió a los debates parlamentarios a que dio lugar la consideración del Tratado de Límites con Chile; y el doctor Moreno estuvo presente durante esas prolongadas sesiones que duraron tres días.

Aunque nos resulte desagradable, debemos decir que el doctor Moreno era una persona excluyente y muy celosa en la valoración de sus méritos por los servicios prestados al país. Esto lo demostró claramente en Londres, en 1896, con su conducta desapacible y poco considerada con el doctor Manuel Augusto Montes de Oca, quien con el doctor Moreno y el ingeniero Valentín Virasoro integraba el grupo de consejeros (jurídico, geógrafo y técnico, respectivamente) de nuestro Ministro en Londres, señor Florencio L. Domínguez, con facultades para ilustrar al Tribunal de Arbitraje con toda clase de datos y referencias de nuestro país. El doctor Montes de Oca era una personalidad tan destacada como el doctor Moreno; había sido Ministro de Relaciones Exteriores en 1878/9 e intervenido en un proyecto de Tratado de límites con Chile en 1880, que no prosperó, que incluía una variante para la división del archipiélago de la Tierra del Fuego.

Llama la atención que siendo Moreno tan amigo del presidente Roca no se dirigiera a él privadamente en enero de 1900 o al Ministro de Relaciones Exteriores doctor Luis María Drago, planteando las cosas cuando surgieron las discrepancias y antagonismos con el doctor Montes de Oca, en lugar de hacerlo al Ministro de Justicia e Instrucción Pública, doctor Osvaldo Magnasco.

Asimismo, en la Memoria que presentó la República Argentina al Tribunal Arbitral (*Frontera Argentino-Chilena en la Cordillera de los Andes, Londres, 1902*), redactada con especial intervención del doctor Moreno, apenas se menciona al esclarecido y benemérito capitán de fragata Carlos María Moyano, como si se quisiera ignorarlo. Moyano fue su digno compañero de exploración del río Santa Cruz que condujo al descubrimiento del lago Argentino, y realizó muchas otras expediciones de incuestionable importancia que parecen haber sido omitidas intencionalmente en dicha Memoria pues no se lo nombra siquiera, a pesar de los resultados que obtuvo como Jefe de la Expedición Explo-



TIERRA DEL FUEGO

según las exploraciones y los estudios efectuados por el Ingeniero

JULIO POPPER

1896-1891

y las recopilaciones hidrográficas del

ALMIRANTAZGO BRITÁNICO

Fragmento del mapa de la Tierra del Fuego confeccionado
Ingeniero Julio Popper en 1891.

radora de la Patagonia que le encomendara el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Zeballos, en 1889, junto con el ingeniero Pedro Durán, ex-cadete naval, oportunidad en que Moyano descubrió y bautizó el Jago General Paz. A Moyano le interesaba lo escrito por Fitz Roy en la *Narrative* mucho más que el libro de Darwin, porque el de Fitz Roy le permitía controlar las coordenadas geográficas durante sus exploraciones fluviales.

Este extraordinario explorador y gobernante argentino, capitán Moyano —que no ha merecido aún el homenaje que le debe la Nación Argentina y la Marina de Guerra— contestando en 1888 las apreciaciones del capitán de fragata chileno Ramón Serrano Montaner, publicadas en un diario de Chile, a propósito del Atlas editado por el Instituto Geográfico Argentino que presidía el doctor Zeballos, manifestó: “Nuestras investigaciones son ajenas al entusiasmo y al patriotismo”, agregando: “Los fundamentos sentimentales son malos guías en las investigaciones científicas”.¹³

Extraña que el doctor Moreno haya podido producir semejante informe por sobre el reclamo de nuestro país a la soberanía sobre las islas Picton, Lennox y Nueva. Constatamos así una sobrevaloración de sí mismo y una manifiesta imprudencia al opinar sobre una cuestión cuyos verdaderos antecedentes evidencia no conocer. Más aún; Moreno se abstuvo, inexplicablemente, de apoyar la posición oficial argentina, a pesar de haber asistido a las sesiones del Parlamento cuando se consideró el Tratado de 1881. Además, siendo todavía Perito argentino y amigo del presidente Roca, pudo y debió haberle pedido —cosa que no hizo— si hubiese sabido interpretar debidamente lo estipulado en el referido Tratado, que al autorizar el 29 de octubre de 1898 y conferir la Plenipotencia a nuestro Encargado de Negocios interino en Chile, doctor Alberto Blancas, para firmar las Actas relativas a la celebración de las conferencias de delegados que se reunirían en Buenos Aires a fin de buscar el medio de solucionar las cuestiones pendientes sobre límites entre ambos países, procurase que ambos gobiernos incluyesen entre las otras cuatro cuestiones pendientes —aprobadas por el doctor Uriburu y su ministro doctor Amancio Alcorta el 11 de octubre de 1898, víspera de la entrega del mando al general Roca—, la ejecución del relevamiento hidrográfico y batimétrico de la zona del Canal Beagle y de sus adyacencias al Este y Sur de su boca oriental incluyendo las islas Picton, Nueva y Lennox, a fin de poder deslindar ulteriormente el límite estipulado en el Art. 3° del Tratado de 1881.

Debe considerarse como algo verdaderamente lamentable que, después de aprobada en Santiago de Chile el 9 de octubre de 1895 por

13 Ver JUAN HILARIÓN LENZI, en *Carlos María Moyano. Marino, explorador y gobernante*, Buenos Aires, 1962, pág. 119.

los Peritos Quirno Costa y Barros Arana la demarcación del meridiano divisorio de la isla Grande de la Tierra del Fuego, nuestro Perito no planteara —como hubiera sido oportuno y deseable— la necesidad de efectuar los trabajos de relevamiento en la zona del Canal Beagle y adyacencias arriba indicadas, para poder completar en el archipiélago de la Tierra del Fuego la demarcación del límite estipulado en el Tratado de 1881.

No es el caso de recordar aquí el proyecto de Convenio propuesto en 1904 por nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Carlos Rodríguez Larreta, al Ministro Plenipotenciario de Chile, doctor José Francisco Vergara Donoso, para *terminar definitivamente la demarcación del límite entre ambos países en el archipiélago de la Tierra del Fuego* al que el gobierno no prestó mayor consideración, aunque al año siguiente el Ministro Plenipotenciario en Buenos Aires hizo entrega a nuestra Cancillería de un proyecto de protocolo que, por apartarse completamente de las ideas del anterior, no prosperó.

Calificar de germanófilo al doctor Zeballos porque sostenía ideas distintas a las del doctor Moreno en lo que hace a nuestros derechos de soberanía sobre esas islas y otras adyacentes dentro y fuera del Canal Beagle es algo que no tiene sentido, porque es injusto y denota un juicio apasionado; Zeballos venía sosteniendo desde muchos años antes esos derechos nuestros; y desde 1889 existían las “declaraciones recíprocas” Zeballos-Matta, protocolizadas en la Memoria de Relaciones Exteriores de ambos gobiernos, de carácter general, y en las cuales el gobierno argentino declaró que no creía conveniente ni digno y carecería de eficacia que cualquiera de las dos naciones se adelantara a producir actos que dificultaran el cumplimiento del Tratado de 1881, por cuanto si una de ellas sigue ocupando un territorio disputado, no se altera por ello la propiedad de su legítimo dueño, máxime cuando esta legitimidad surge del texto de los Tratados. En este concepto, Chile no habría debido adelantarse a otorgar concesiones en las islas cuyo litigio mantenemos, cuando todavía no se había ejecutado la demarcación en la Tierra del Fuego; y de no haber mediado los frecuentes cambios de nuestros peritos (Virasoro y Quirno Costa) y particularmente este último, cuando poco después de aprobar la demarcación en la isla Grande tuvo que dejar el cargo para ocupar el Ministerio del Interior en el gabinete del Presidente Uriburu, Chile no habría avanzado como lo hizo si nuestro gobierno hubiese escuchado las advertencias de quienes sabían lo que decían.

Muchas veces se ocupó Zeballos desde el Congreso de la Nación así como en la “Revista de Derecho, Historia y Letras”, tomo 20 (1905), pág. 468, acerca de “El incidente de límites con Chile sobre las islas Nueva y Picton”, y desde las columnas del diario “La Prensa” de Buenos Aires, defendió nuestros derechos con verdadero sentido patriótico en diciembre de 1914 y a comienzos de 1915.

Apoyar cualquier tentativa de segregación o renunciamento del patrimonio territorial o marítimo de la Nación importa nada menos que violar el solemne juramento prestado de defender con fe y energía inquebrantable el más puro espíritu patriótico que anida en lo más íntimo de todo argentino. Por desconocer nuestros derechos o no saber defenderlos adecuadamente hemos perdido ya demasiado para que nos permitamos soslayar nuevas pretensiones extrañas; todas fueron injustas y siempre hemos cedido en nuestros derechos.

La firmeza de convicciones no es otra cosa que terquedad cuando se hace caso omiso de las manifestaciones de toda índole que por diversos conductos están demostrando el error de la propia opinión, hecho que suele obligar a revisar la información que se posee y buscar otras nuevas o más completas para poder emitir una decisión fundada. Tal la posición del doctor Moreno en este asunto de la pertenencia de las nombradas islas del Canal Beagle.

El doctor Moreno parecería no tener noticias de que en diciembre de 1914 y enero de 1915, en momentos de la primera guerra mundial, el gobierno de Chile entregó el 28 de enero a nuestro Ministro Plenipotenciario en Santiago un decreto del 15 de diciembre de 1914 en el cual el Gobierno de Chile disponía como si formara parte de su territorio, de las islas Picton y Nueva. Nuestro representante manifestó entonces que “el Gobierno Argentino en presencia del referido decreto, se consideraba obligado a declarar y declaraba por su intermedio al Gobierno de Chile, que mantenía todas las razones invocadas antes de ahora para la defensa de su tesis en el litigio, y que no desconocía en contra de ellas validez alguna a los actos jurisdiccionales practicados por el Gobierno de Chile”.

Reanudadas las negociaciones después de estos sucesos, se arribó el 28 de junio de 1915 a un Convenio de Arbitraje, cuyo texto, que es el que seguramente alarmó al doctor Moreno, expresa lo siguiente: “En Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de junio del año un mil novecientos quince, reunidos en la Sala del Despacho del Ministerio de Relaciones Exteriores los señores ministros del ramo, doctor José Luis Murature, y el enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de Chile, don Emiliano Figueroa Larrain, *expusieron*: Que sus respectivos gobiernos están animados del deseo de evitar todo motivo de des-inteligencia entre ellos, a fin de consolidar cada vez más los vínculos de fraternal amistad que felizmente unen a la República Argentina y Chile; *que la única controversia que actualmente existe entre ambos países es ja relativa a determinar a cuál de ellos corresponde la soberanía sobre las islas Picton, Nueva, Lennox e islotes adyacentes e islas que se encuentran dentro del Canal de Beagle en el espacio comprendido entre la Tierra del Fuego y la Península Dumas e Isla Navarino*; los Plenipotenciarios infrascriptos, en nombre de sus respectivos gobiernos

y debidamente autorizados, han convenido en someter la controversia a arbitraje en conformidad de las siguientes bases: *Artículo Único*: El Gobierno de Su Majestad Británica, en el carácter de Árbitro designado por los Tratados de 17 de abril de 1896 y de 28 de mayo de 1902, entre la República Argentina y Chile, procederá a determinar, de acuerdo con los Tratados vigentes, a cuál de las Altas Partes Contratantes corresponde la soberanía sobre las islas Picton, Nueva, Lennox e islotes adyacentes e islas que se encuentran dentro del Canal de Beagle, entre Tierra del Fuego por el norte y Península de Dumas e isla Navarino por el sur. La cuestión será sometida al arbitraje por medio de una nota firmada conjuntamente por los diplomáticos de ambos países ante el Gobierno de Su Majestad Británica. El mismo Árbitro fijará el procedimiento a que deba ajustarse la sustanciación y fallo de la cuestión referida. En fe de lo cual los Plenipotenciarios de la República Argentina y de Chile firmaron y sellaron con sus respectivos sellos y por duplicado el presente convenio. (Fdo.) : José Luis Murature - Emiliano Larrain”¹⁴.

Cabe recordar que este convenio obtuvo la aprobación de los Senados de ambos países, pero no llegó a convertirse en ley en ninguno de ellos.

En asuntos tan delicados no se puede opinar sin conocer a fondo el problema en su integridad; esto y únicamente esto es lo que cuenta. Y si el doctor Moreno consideró que el Convenio de Arbitraje de 1915 le merecía un juicio adverso y perjudicial para nuestro país, y con dicho motivo conversó largamente (en reserva) con el Presidente de la Nación, señor Hipólito Yrigoyen, “a quien impuso de todas las incidencias de esta nueva cuestión”, después de la cual se permitió manifestar “creo que se llegará a un acuerdo para dejar sin efecto ese documento y demarcar solamente la línea media lógica en el Canal Beagle desde el Oeste de la isla Picton hasta el meridiano ya amojonado teniendo presente la situaciones aceptadas desde 1881 hasta Enero de 1915 cuando «La Prensa» y «La Nación» con sus infundadas alarmas dieron lugar a su convenio”, sólo debemos agregar que sus palabras y sus argumentos sobre ese asunto no tuvieron ninguna eficacia, porque carecían de poder de convicción y no expresaban la verdad.

Su actitud produjo sin duda un profundo desagrado en las esferas del gobierno, el que seguramente rechazó de plano todas sus reflexiones. Tal vez el doctor Moreno se prodigó en comentarios sobre este asunto y pudo haber llegado a conocimiento del gobierno el contenido del informe que es motivo de este artículo. Lo cierto es que cuando el 21 de noviembre de 1919 falleció el doctor Moreno hubo un vacío

14 Alfredo Rizzo Romano, en *La cuestión de límites con Chile en la zona del Beagle*, 1968, págs. 137/8.

completo de parte de las esferas oficiales. El Poder Ejecutivo Nacional no envió ni un delegado, ni un representante pbr modesto que fuera para asistir al sepelio de los restos del doctor Moreno, inhumados el día 23, previa misa de cuerpo presente en la iglesia del Pilar, en el panteón de la familia en la Recoleta.

Sus simpatías por Gran Bretaña en ese momento de la primera guerra mundial tenían muchos antecedentes favorables. Entre otros, cabe mencionar que cuando en 1907 la Real Sociedad Geográfica de Londres dio destino a sus dos medallas reales, honró con una a Roald Amundsen y con la otra al doctor Moreno. (BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL, tomo XXX, N° 342, mayo-junio de 1912, donde reproduce un artículo publicado por el diario “La Nación”).

Lo estipulado en el Tratado de 1881 pareciera no haber sido entendido por el doctor Moreno. El viaje que hizo en 1903 a la Tierra del Fuego a bordo del crucero “Patria” con el coronel Holdich, sirvió para poner en evidencia que ambos desconocieron lo consignado por Fitz Roy en 1832 y en la *Narrative* antes mencionada, como lo prueba el citado mapa del coronel Holdich concordante con la opinión del doctor Moreno, según se ha visto.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- AQUILES D. IGOBONE: *Francisco P. Moreno, arquetipo de argentinidad*, 2ª edición, Buenos Aires, 1953.
- MANUEL E. MALBRÁN: *El perito Francisco P. Moreno y el problema del Beagle*, en el diario “La Prensa” del 11 de noviembre de 1971.
- EXEQUIEL BUSTILLO: *Una presunta opinión del perito Francisco P. Moreno sobre el problema del Beagle*, en “La Nación” del 6/12/71.
- ERNESTO BASÍLICO: *Los derechos de la Argentina en el Beagle*, Buenos Aires, 1970.
- ERNESTO BASÍLICO: *La controversia sobre el Canal Beagle*, Buenos Aires, 1963.
- ARCHIVO GENERAL DE MARINA: Constancias del embarco del Perito Moreno en el crucero «Patria», Cajas 1341 a 1344.
- DOMINGO SABATÉ LICHTSCHEIN: *La soberanía argentina sobre las islas Picton, Lennox y Nueva*, Buenos Aires, 1959.
- JOSÉ GUILLERMO GUERRA: *La soberanía chilena en las islas al sur del canal Beagle*, Santiago de Chile, 1917.

BOLETÍN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO ARGENTINO: Tomo XII, julio y agosto de 1891.

ALFREDO RIZZO ROMANO: *La cuestión de límites con Chile en la zona del Beagle*, Buenos Aires, 1968.

JUAN HILARIÓN LENZI: *Carlos Moyano - Marino, explorador y gobernante*, Buenos Aires, 1962.

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL: Tomo XXX, 342, mayo-junio de 1912.

Primer Derrotero del Almirantazgo británico. Patagonia y Tierra del Fuego. Londres, 1832.

Narración sobre los viajes del «Adventure» y «Beagle», Londres, 1839. (Traducción).

Tres Temas de Estrategia Naval

Por el Capitán de Fragata
JOSÉ MARÍA COHEN

Este artículo trata de tres temas diferentes, aunque vinculados entre sí. El primero es un ensayo sobre la naturaleza del Poder y la influencia que el prestigio del Poder Naval de las naciones mayores ejerce sobre las menores. En el siguiente se analiza la razón de ser del Poder Naval argentino tanto en la guerra como en la paz y, finalmente, en el último se estudian las relaciones conceptuales existentes entre la Estrategia Naval y la Estrategia Militar Conjunta.

Las tres reflexiones que constituyen este trabajo no pueden ser juzgadas sino como ensayos preliminares y esto en más de un sentido: porque abordan sólo temas básicos muy generales, porque son susceptibles de una elaboración más profunda y, finalmente, porque aspiran a ser un incentivo para que se retome una modalidad que años atrás supo ser común en nuestra Armada, y lo es aun en otras.

El sorprendente avance de la tecnología y las exigencias cada vez mayores con que ésta se hace sentir en los campos logístico y táctico, han contribuido sin duda para que la estrategia, supuestamente teórica y abstracta, haya quedado un tanto relegada como objeto de reflexión. Sin embargo, el estudio de las concepciones estratégicas que deben ser la base de todo el accionar de la Armada, la evaluación de las opciones que determinan la composición, balance y equilibrio relativo de nuestro Poder Naval, o el análisis crítico de los modelos estratégicos que nos propone la experiencia extranjera, por ejemplo, no son precisamente asuntos de interés puramente especulativo ni de contenido más o menos vago sino que, muy por el contrario, son temas concretos de vital importancia práctica que reclaman la inquietud de todos los oficiales de Marina que crean tener algo que aportar.

Por supuesto que este tipo de temas tiene generalmente un grado de clasificación de seguridad —no siempre razonablemente justificado— que hace muy difícil su tratamiento en forma pública. No obstante parece posible y deseable intentar hacerlo así, en la medida de lo prudente, no sólo porque tal cosa puede llegar a resultar muy útil para la clarificación de ciertos problemas, sino también porque puede significar un aporte para fortalecer la vocación, el entusiasmo y el espíritu profesional de los oficiales.

I — La valoración del Poder Naval de los países menores

Toda reflexión sobre Estrategia Naval que aspire a ser profunda, conduce casi inevitablemente a la necesidad de estudiar la naturaleza del Poder en el plano de las relaciones internacionales. La definición del Poder de una nación ha sido intentada por muchos autores y

enfocada desde diversos puntos de vista. La fraseología puede variar, la perspectiva filosófica puede ser distinta, pero en todos los casos se advierte un elemento común y constante, que es la idea de “imponer la propia voluntad a otros”. Por ello, hemos podido elegir sin embarazo una definición entre tantas y decir que “el Poder, en el plano de las relaciones internacionales, es la capacidad de una nación para utilizar sus recursos tangibles e intangibles de modo tal de influir sobre la conducta de otras naciones”¹.

Esta definición nos permite ver que la noción de Poder es puramente instrumental, y por lo tanto indiferente al “para qué” se lo quiera ejercer. El Poder no resulta entonces ni bueno ni malo en sí, sino que admite una calificación ética o moral recién cuando se lo relaciona con los objetivos que se persiguen en virtud del “interés nacional”.

Lamentablemente, los criterios para calificar moralmente al “interés nacional” no son —ni han sido jamás— suficientemente objetivos, y en consecuencia la Historia y la realidad actual nos muestran que las cosas no son siempre como debieran ser, y que el Poder, en virtud de su propia existencia y magnitud, termina no sólo legitimando los objetivos a los que sirve, sino también justificándose a sí mismo como un objetivo independiente. Resulta moral o inmoral para la conciencia de cada hombre, irrite o no a la tan mentada como abstracta “conciencia de la humanidad”, las naciones poderosas —de no importa qué ideología— crean e imponen las reglas del juego. Y todo país menor que con razón o sin ella reclame el derecho de definir por sí y hacer valer su propio interés nacional, si no es aprovechable por no encajar en el esquema del equilibrio global del momento, se convierte automáticamente en un inoportuno e indeseable “perturbador”.

Otro aspecto de la definición adoptada más arriba que nos interesa analizar, es que la noción de Poder implica una relación biunívoca, vale decir, que depende tanto de la magnitud real del Poder de la nación que pretende ejercerlo, como de la forma en que lo evalúe aquella que es destinataria de su acción.

Una consecuencia de esto —que se emparenta en cierto modo con el concepto de “disuasión” — es que la forma más económica de ejercer el Poder es convencer al otro de que el costo de desconocerlo o cuestionarlo es inaceptable o, mejor todavía, de que tal cosa constituye un acto moralmente malo que merece el repudio de la “comunidad internacional” o —resultado ideal— de que es una actitud inmadura, un poco pintoresca y casi ridícula. Es posible comprobar un hecho que es virtualmente la otra faz inseparable de este mismo fenómeno que

¹ JOHN G. STOESENCER: *The Might of the Nations*, Ed. Random House, Nueva York, 1965.

señalamos, y que revela que el Poder necesita a veces revestirse de ciertas apariencias para resultar menos chocante. Vemos en efecto que las naciones grandes (algunas de las cuales poseen una concentración de Poder jamás conocida hasta el presente), son particularmente cuidadosas en el lenguaje que emplean para con las naciones menores. Se habla así de “cooperación”, “intereses comunes”, “igualdad y respeto mutuo”, “participación constructiva”, etc., y ante la desproporción, a veces enorme, de poder relativo en estos casos, tal vocabulario no puede ser considerado seriamente sino como poco convincente y deliberadamente equívoco. Es que el Poder es algo de lo que no se habla: existe. Y tanto mejor si puede actuar por convencimiento o aceptación.

En este marco general podemos ubicar ya al Poder Naval. Éste constituye un componente posible del Poder de una nación, pero su existencia no es condición ni necesaria ni suficiente de ese Poder. La Historia registra el caso de grandes potencias que no poseyeron jamás un Poder Naval significativo, y el de países que, habiendo tenido alguna vez un importante Poder Naval, nunca alcanzaron el rango de gran potencia. Pero sin embargo, esa misma Historia nos enseña también que ninguna gran potencia conquistó ni conservó por mucho tiempo una influencia vasta y duradera en la escala del orbe conocido, sin estar apoyada por un Poder Naval vigoroso y alerta.

Le corresponde a Mahan el mérito de haber puesto en evidencia esta característica tan singular del Poder Naval, además de haber identificado y analizado los parámetros de su estructura, y codificado las reglas de su ejercicio, que conforman la Estrategia Naval. Tan antiguo como la Historia, a partir de Mahan el Poder Naval ya no pudo ser ignorado. La prueba más palpable de su vigencia en nuestros días es posiblemente el hecho de que su realidad pudo más que un preconceito ideológico. Si para la Unión Soviética el Poder Naval no fue en un tiempo más que “prejuicio burgués”, es evidente que hoy en día lo valora de otra manera y prefiere no acordarse más de aquello.

Hay sin embargo una característica del Poder Naval que parece no haber sido siempre reconocida ni valorada adecuadamente, y es su prestigio. Ese prestigio, por lo menos en la forma en que ha llegado a los hombres de esta generación, debe mucho de su existencia a la imagen que proyectaron dos grandes marinas: primero la *Royal Navy*, reina de los mares desde el siglo XVII y celosa guardiana de la *Pax Britannica* hasta el primer tercio del actual, y luego su sucesora, de menos abolengo quizás pero igualmente temible, la Marina de los Estados Unidos de América.

Esta imagen de prestigio de que hemos hablado se compone de muchos elementos disímiles: algunos legítimos y de buena ley, que

reconocen su origen en la realidad y en la Historia; otros de menor calidad, extraídos de la literatura novelesca; y finalmente otros espurios, que son en gran medida producto de cierto folklore cinematográfico al uso. Pero lo cierto es que el Poder Naval se manifiesta a los ojos de los pueblos y de las gentes investido de atributos impresionantes, cuyo inventario sería poco más o menos el siguiente:

- Por su naturaleza misma es extraño al cotidiano “entorno” terrestre, natural y seguro.
- Su lucha es limpia y caballeresca, a la manera de los torneos medievales, y los intereses que defiende se identifican invariablemente con la justicia.
- Sus raíces se nutren de legendarias victorias y heroicos reveses, que modelaron la historia del mundo construyendo y derribando imperios.
- Posee intrínsecamente una señorial majestad y nobleza que imponen respeto.
- Y finalmente, desde hace siglos y de modo irreversible, es patrimonio anglosajón y ya casi lo es por esencia; ocasionalmente pretendido por otros grandes pueblos, será siempre “impensable” y “extranjero” para la mayoría.

La eficacia de esta mezcla de mito y de verdad, que no siempre actúa en un nivel consciente, es realmente tremenda. La diferencia entre la Marina de un país poderoso y la de otro que no lo es, no reside tan sólo en la distinta magnitud de una y otra, ni en la brecha tecnológica que pueda separarlas, sino además, en la edad y origen de sus tradiciones, en la “respetabilidad” de los intereses que respalda y —en el fondo— en la legitimidad de su derecho a existir. Sucede como si los poderosos, olvidando su misma historia y menospreciando todo interés que no sea el propio o el de un adversario de magnitud comparable, se preguntaran: ¿Con qué seriedad merece ser considerada la Marina de un país joven, de escasa gravitación actual y con una tecnología incipiente? ¿Qué intereses propios tan importantes pretende defender y contra quién? ¿En qué zona geográfica se ubican esos supuestos intereses y cuánto pesan en el contexto mundial? ¿Por qué la petulancia de querer tener una Marina en lugar de dedicar esos recursos a cosas más útiles? ¿A qué creará tener derecho de aspirar?, etcétera. Todo esto conforma un prejuicio subyacente del que pocas veces se habla en forma abierta, pero que afecta en profundidad a la forma en que los pueblos valoran sus Marinas y las ajenas, y sus razones de ser. El prestigio crea así un prejuicio que legitima el poder en manos de quienes lo poseen y disuade a muy bajo costo a los que no lo tienen.

A veces —muy pocas, por cierto— este prejuicio se ve reflejado en letras de molde. En el libro *El Alar en la Estrategia Moderna*, de L. W. Martin, editado en traducción castellana en 1970 por nuestro Instituto de Publicaciones Navales, el autor británico menciona las Marinas latinoamericanas y luego de afirmar que la existencia de las mismas “se asienta exclusivamente en razones nacionales: extensas líneas de costa y vecinos activos en el aspecto naval”, y de comprobar la tendencia a mantener un cierto equilibrio entre ellas, dice textualmente (pág. 142): “Las naciones latinoamericanas son, sin embargo, muy especiales, y sin duda afortunadas por no haber vivido ninguna experiencia bélica entre ellas, y esto induce a sospechar que su equilibrio naval pueda ser más bien de prestigio que de poder. Otro factor de prestigio y poder que rige también la magnitud de las Marinas latinoamericanas, es el que existe entre las fuerzas armadas de cada país en particular; entre las ramas de sus fuerzas armadas vernáculas es ciertamente donde suele observarse la mayor rivalidad e incluso animosidad”.

El análisis de este párrafo resulta incómodo, no tanto por lo que hay en él de cierto, sino por lo que contiene de equívoco. El autor implica muchas más cosas de las que dice, por ejemplo:

- Cuando califica a las naciones latinoamericanas de “muy especiales” no dice por qué. Y no necesita hacerlo. Su propio prejuicio le hace descontar que todo lector informado “sabe” que son todas iguales: naciones jóvenes e inmaduras, que no saben muy bien lo que quieren y que, aunque lo supieran, no pueden ser tomadas demasiado en serio.
- Cuando ignora las guerras entre las naciones latinoamericanas (por ejemplo la Argentino-Brasileña de 1825-28 y la guerra del Pacífico de 1879-81, ambas ricas en acciones navales), su mismo desconocimiento de la Historia —seguramente *bona-fide*— habla por sí sólo de sus valoraciones.
- Cuando aprecia que el equilibrio naval se busca más por razones de prestigio que de poder, no hace sino inferir gratuitamente que los países latinoamericanos no tienen en realidad intereses nacionales independientes que puedan llegar a oponerse, y por lo tanto que no hay razones para prever situaciones conflictivas.
- Cuando menciona las rivalidades entre las fuerzas armadas “vernáculas” alude al hecho como a una peculiaridad latinoamericana un tanto pintoresca, sin querer percibir que ese mismo fenómeno se reproduce idénticamente en las naciones más poderosas, de las cuales —por otra parte— ha venido el ejemplo.

Este análisis puede aparecer como reflejando una cierta hipersensibilidad, pero lamentablemente es riguroso y objetivo, porque este

prejuicio se manifiesta como asimilado en alguna forma también por nosotros. La prueba más palpable la encontraríamos interrogando al común de los argentinos acerca de lo que piensan de nuestros intereses marítimos y especialmente sobre la necesidad de contar con un Poder Naval eficaz que los garantice. No es aventurado decir que la gran mayoría acusaría una lisa y llana ignorancia sobre el asunto, y que la actitud de muchos de los que tienen alguna conciencia del problema oscilaría entre la indiferencia y el escepticismo, resultados estos últimos todavía más negativos que el primero. La tesis es que entre las causas de esa indiferencia y escepticismo ilustrados tiene un lugar importante el prejuicio, o sea el respeto que inspira el prestigio del Poder Naval tradicional de las naciones grandes, y el pudoroso temor a admitir no ya la necesidad, sino hasta la legitimidad del propio ².

En este contexto, merced a un sutil mecanismo disuasivo que opera incluso más allá de las intenciones de quienes lo generan, la Estrategia Naval no sería sino otro más de los muchos *know-how* de que un país como el nuestro carece. Y siendo así, la mera posibilidad de elaborar una concepción estratégica naval propia y original, se manifiesta “a priori” como remota, presuntuosa o, peor aun, inútil.



Estas primeras reflexiones aspiran a no ser tan sólo un ejercicio intelectual más o menos acrobático pero improductivo. Reconocer y

² En nuestra historia no faltan ejemplos de esta *capitis diminutio*. Tomemos un caso, quizás de los más crudos, debido al pensamiento polémico y contradictorio de Domingo F. Sarmiento, que en 1879 escribió: “No debemos, no hemos de ser nación marítima. Las costas del sur no valdrán nunca la pena de crear para ellas una marina. Aquí en tierra seríamos fuertes todos juntos contra la Inglaterra, pues al fin no puede lanzar grandes ejércitos a tanta distancia; seremos los iguales con el Brasil en tierra y en los ríos, pero en el mar no podemos medimos con las grandes naciones; el Brasil mismo nos llevaría ventaja y sólo podríamos medimos de igual a igual con Chile, contando con que algún «Independencia» nuestro o ajeno vare en alguna roca, para sentirnos más fuertes mientras se compra en Europa otro buque.

”No; no hemos de ser nación marítima; librenos Dios de ello y guardémonos nosotros de intentarlo. Dios ha querido en su infinita sabiduría que nuestros territorios australes sean un derecho de la rica herencia que nos guardan los ríos. Las marinas son la mano de hierro con que las grandes naciones, nadie más que ellas, extienden sus dominios a través de los mares. Cuando la Inglaterra tiene 300 encorazados o vapores de guerra y Cañones de mil libras, no es permitido a los débiles andar sin su permiso y su compasión en los mares. Hoy no hay marina ni escuadra para los pequeños.

”A nosotros nos está vedado el tener buques porque el buque de guerra es aforrado con plata, no can cobre como el antiguo de vela, y clavado con oro. Un cañón inglés o norteamericano vale todas nuestras posibles carabelas y tendríamos que arriar bandera. La navegación de los mares es un lujo que sólo se permiten los grandes de la tierra”. Citado en *Sarmiento y la Marina de Guerra* (pág. 43), de RATTO, CRAVIOTTO y BURZIO. Editado por el Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1963.

sortear el escollo del prejuicio es quizás el primer paso para decidirse a tratar públicamente nuestros problemas estratégicos navales que, se den cuenta ellos o no, son de interés vital para todos los argentinos.

II — Los porqué del Poder Naval argentino

Si nos propusiéramos demostrar que la República Argentina necesita tener un Poder Naval adecuado, el primer argumento que tendríamos para esgrimir sería simplemente que en caso de guerra no podríamos pasarnos sin él.

Obvio para algunos pero superficial para la mayoría, este argumento requiere por eso mismo una cierta fundamentación mínima. Esta podría arrancar de la enumeración y análisis de todas las hipótesis de guerra posibles y probables, pero como tal cosa escaparía netamente de los límites que este trabajo se impuso, será preciso aceptar un enfoque menos ambicioso y admitir que la consideración de sólo dos grandes escenarios básicos: el mundial y el regional, no constituye una simplificación excesiva.

La primera hipótesis, que implica una guerra “caliente” entre las grandes potencias, admite una gama apreciable de variantes. Esta guerra será según sean los agrupamientos que la bipolaridad o multipolaridad política del momento determinen, según se quiera o se logre mantenerla en el plano del armamento convencional o se trasponga —táctica o estratégicamente— el umbral nuclear, según se generalice a la escala del planeta o quede circunscripta a determinadas áreas geográficas, o según dure algunas horas o varios años.

Si nos viéramos envueltos en tales hostilidades, cualquiera fuese la modalidad que resultara, no es aventurado prever que nuestra situación se caracterizaría por los siguientes rasgos dominantes:

- Estaríamos alineados con una o varias de las grandes potencias occidentales, del mismo modo que varios otros países latinoamericanos.
- La contribución más significativa que se nos demandaría en el marco de la estrategia global de la alianza, durante y después del conflicto, sería el aporte masivo de nuestras materias primas, en especial de productos agropecuarios.
- La importación de materias primas y productos manufacturados, muchos de ellos insumos vitales de nuestras industrias y servicios, se vería restringida y dificultada no sólo por la probable acción enemiga, sino también porque la producción de nuestros grandes proveedores se vería volcada primordialmente al esfuerzo de guerra, y porque la disponibilidad de bodegas —incluyendo las propias— estaría sujeta dentro de la alianza a un estricto régimen

de prioridades, en el cual las nuestras no ocuparían seguramente un lugar demasiado relevante.

Dos hechos graves resaltan de inmediato: por un lado, que el tráfico marítimo adquirirá para nosotros una importancia dramática, y por el otro, que nuestro margen de maniobra en lo político y en lo económico será críticamente estrecho.

Así las cosas, se deduce sin esfuerzo que nuestro problema no consistirá sólo en defendernos del enemigo sino también, aunque de otra manera, de nuestros aliados³. En tal contexto nuestro Poder Naval tendrá una doble función: no sólo contribuirá a la defensa de los intereses comunes sino que, cuanto mayor sea dicha contribución, nos otorgará el peso político necesario para que nuestra porción de tales intereses sea respetada y valorizada en el seno de la alianza.

La otra alternativa considerada, es decir la hipótesis de una guerra en el marco regional, también admite toda una serie de variantes. Sin embargo, cualesquiera sean los criterios que se empleen para distinguirlas, se puede afirmar que las variantes más significativas para nosotros serían aquellas en que enfrentáramos a alguno o a varios de nuestros vecinos más poderosos.

En consecuencia, nuestra situación en una guerra de este tipo tendría muy posiblemente las siguientes características dominantes, que serían además prácticamente simétricas para nuestros adversarios:

- Estaríamos haciendo frente a las hostilidades solos, o eventualmente con aliados regionales de potencial más limitado, y bajo la mirada expectante de los otros vecinos.
- Contaríamos con la neutralidad benevolente de alguna o varias de las grandes potencias, pero sin que la ayuda a esperar pueda ser considerada como determinante para el resultado del conflicto ni por su importancia ni por su oportunidad.
- Dada la magnitud y tendencia crecientes del desarrollo marítimo y naval de nuestros oponentes, el mar sería un escenario privilegiado de las hostilidades, y vehículo eficaz de toda clase de acciones contra la tierra.
- Sufriríamos severas presiones políticas y económicas tendientes a lograr el inmediato cese del fuego, presiones que podrían llegar a significar una intervención armada por parte de algún organismo internacional o bien unilateralmente, por parte de alguna gran potencia que vea comprometidos más de la cuenta sus propios intereses. Naturalmente, dado el ámbito geográfico del conflicto,

3 ALMIRANTE CASTEX: *Teorías Estratégicas*, edición de la Escuela de Guerra Naval, tomo 3º: *Las coaliciones*.

estas intervenciones se materializarían tasi totalmente en el mar y a través de él.

Resulta evidente que en un caso semejante nadie va a hacer por nosotros lo que nosotros mismos no seamos capaces de hacer en ese momento. O sea que nuestra seguridad y nuestro margen de libertad de acción estarán respaldados exclusivamente por nuestras solas fuerzas, las que, llegado el caso, deberán enfrentar no sólo al enemigo sino también a los “pacificadores”.

Teniendo en cuenta las limitaciones de potencial y tiempo que caracterizan la situación imaginada, es preciso concluir que no disponer de un Poder Naval suficiente es un riesgo que no podemos admitir ni en el orden específicamente militar ni en el político.

≠

A esta altura del razonamiento es posible oponerle algunas objeciones de fondo. En efecto, se podría argumentar, por ejemplo:

- Que nuestros intereses marítimos no son de magnitud e importancia tales que les otorguen el carácter de vitales para el país, y los hagan en consecuencia merecedores de ser defendidos con las armas, o bien:
- Que las probabilidades de un conflicto armado en el orden mundial son escasas o, en todo caso, que nuestra participación en el mismo sería muy poco probable, o sino:
- Que una guerra contra nuestros vecinos es un hecho poco verosímil y virtualmente descartable.

Sin embargo, por muy generalizadas que puedan estar apreciaciones de este género, no dejan por ello de ser muy discutibles.

Tratar de identificar y describir aquí nuestros intereses marítimos y justificar su carácter de vitales para la existencia nacional, sería poco menos que redundante, ya que esto ha merecido la atención de muchos y calificados autores, en trabajos que se vienen publicando desde hace años. Si bien la mayor parte de ellos no han tenido entre el público en general la difusión que hubiera sido de desear, es justo reconocer que han analizado y clarificado a fondo el tema, más allá de toda posibilidad de polémica.

Sostener que la probabilidad de un conflicto mundial no es digna de ser tomada en cuenta, es confiar un poco más de lo prudente en la eficacia de esa mezcla de racionalidad e irracionalidad que es hoy el sostén de la “paz”, y al parecer seguirá siéndolo en un futuro previsible. Sería incluso confiar más aun que los probables protagonistas, que no obstante el auge de las “conversaciones”, no dan señales de estar moderando su preparación bélica sino de todo lo contrario. En

cuanto a que nosotros participemos o no en un conflicto semejante, sería razonable no atribuirnos tan fácilmente la capacidad de eludirlo. Aceptemos que a lo sumo podríamos aspirar a ser un débil “neutral benevolente” hacia el bloque occidental, *status* ambiguo frente a ambas partes, que otorga virtualmente todas las desventajas y ninguna de las ventajas de un beligerante y que, llegado el caso, podríamos tener que sostener por la fuerza.

Finalmente se plantea el problema de si tiene o no sentido prever la eventualidad de un conflicto armado con alguno o varios de nuestros vecinos de mayor potencial, en cualquiera de sus configuraciones posibles. Ya en 1916 el almirante Storni se ocupa explícita y públicamente de este tema, y nos dice que aunque existieron en el pasado, no hay en ese momento razones para luchar contra nuestros vecinos sino más bien para estrechar vínculos con ellos, no obstante lo cual agrega que “cuando se razona sobre la experiencia y no sobre los sueños” se llega a la conclusión de que “la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su *función* en caso de guerra”. En síntesis: no ve razones para pensar en la guerra, sabe que ésta iría contra el interés de todos, pero no puede dejar de señalar que nuestro Poder Naval fue precisamente el factor que hizo posible la armonía entonces existente.

Sería necesario analizar ahora si estas apreciaciones siguen teniendo validez en nuestros días. Sin lugar a dudas podemos afirmar que hoy está más vigente que nunca el principio de que la guerra no conviene a nadie, ya que todo indica que el único futuro deseable para América latina requiere optar necesariamente por un leal y generoso entendimiento de todos. Además, cabe señalar que desde la época en que hablaba el almirante Storni hasta estos días, ha habido importantes progresos en el orden jurídico que regula las relaciones interamericanas, y que se han creado numerosas estructuras y mecanismos destinados a salvaguardar la paz entre las naciones. Sin embargo, ningún observador avisado podrá soslayar dos notorios hechos reales:

- Por un lado, que el sistema interamericano pocas veces ha ido más allá del plano puramente declarativo y que, además, está dando muestras de algunos síntomas evidentes de disfuncionalidad.
- Y luego, que en los últimos años han hecho su aparición en países de la región activas ideologías de izquierda y de derecha, que respetamos sin que podamos estar seguros de en qué medida y hasta cuándo nos respetarán. Y, por otra parte, no se puede

ocultar que han resurgido históricas ambiciones hegemónicas que parecían haber muerto pero sólo estaban adormecidas⁴.

Obviamente, éste no parece ser el momento más oportuno para olvidar las lecciones del pasado.



En los párrafos anteriores se ha tratado de fundamentar la necesidad de un Poder Naval argentino en caso de guerra, y nuestra convicción de que no es utópico pensar en ella. Pero esto no es todo, porque todavía es posible dar algunas buenas razones en pro de nuestro Poder Naval, aun cuando aceptáramos la creencia de que la paz no se alterará⁵.

La política tradicional de nuestro país ha sido, es, y seguirá siendo pacífica, porque existe el firme convencimiento de que en cualquier conflicto que pueda plantearse, hay que agotar las posibilidades de todos los otros recursos del Poder de la Nación (diplomáticos, económicos, etc.) antes de apelar al Poder Militar.

Este pensamiento así formulado es realmente muy razonable y sensato, pero no obstante es incompleto. El Poder Militar de una nación no debe ser considerado solamente como el recurso para utilizar “cuando todos los otros fallen”, sino que es deber de prudencia verlo también como condición “para que los otros no fallen”, enfoque que no tiene nada que ver con la noción de disuasión sino que se deriva más bien del principio estratégico del *apoyo mutuo*.

Ciertamente que la vía de la negociación es la más inteligente para zanjar cualquier conflicto, pero es de hacer notar que entre nosotros parece haber una tendencia a considerar la negociación como el proceso de “ceder algo para obtener algo”, olvidando que negociar es también “amenazar con algo para obtener algo”. Estas presiones o amenazas no tienen por qué desembocar necesariamente en un conflicto armado, pero habrá que admitir que, en el límite, su credibilidad y eficacia serán nulas si la posibilidad de verlas respaldadas por la fuerza fuese descartable “a priori” por falta material de medios adecuados, o por ausencia manifiesta, declarada y crónica, de voluntad política de usarla. En síntesis: una nación no puede negociar sin *poder*, y el *poder* sin la *fuerza* no tiene credibilidad.

4 "... han desaparecido hasta los últimos colazos de la política del Imperio del Brasil en el Plata, política que fue no solamente antiargentina, sino también antiamericana ... ALMIRANTE STORNI: *Intereses argentinos en el mar*, 1916, 2ª edición, Buenos Aires, 1952, pág. 102.

5 "La historia advierte que la seguridad absoluta es pérvida. La salud es un estado precario que no presagia nada bueno". JEAN GUITTON: *La pensée et la Guerre*, Desclée De Brouwer, 1969, pág. 182.

En este uso pacífico del Poder Militar, el Poder Naval tiene reservado un lugar de privilegio en virtud de sus características particulares. No se trata solamente de que las fuerzas navales son las únicas que en tiempo de paz pueden desplegarse libremente más allá de las fronteras, ni tampoco de la clásica tarea de “mostrar el pabellón”, sino de una serie de operaciones típicas “no convencionales” cuya utilidad se evidencia en períodos de crisis internacionales.

Las crisis políticas internacionales no son precisamente excepcionales en estos tiempos, y arrastran consigo el peligro latente de que el diálogo entre las partes en conflicto se interrumpa, paralizándose así la posibilidad de un arreglo y reforzándose la amenaza de una franca ruptura que nadie desea, pero que se posibilita cada vez más a medida que la situación se degrada por sí misma. Justamente para que esto no suceda, para mantener siempre abierta una vía de comunicación, es que muchas naciones han empezado a estudiar hace ya tiempo la técnica de una nueva especie de diálogo político —muy especial por cierto— a través del empleo de sus fuerzas navales. No entraremos aquí en el análisis de la lógica interna de estas operaciones, ni en los métodos particulares de planeamiento que requieren, sino que nos limitaremos a esbozar a grandes rasgos la mecánica de su ejecución.

En una situación conflictiva y ante el declarado e inminente estancamiento del diálogo, todo podría iniciarse con la creación, por deliberada iniciativa de una de las partes, de un incidente en el mar. Este incidente puede presentarse bajo una gran multiplicidad de formas e implicar un grado de violencia muy variable, e incluso puede darse en un primer momento sin la participación directa de unidades navales. Algunos ejemplos ilustrativos podrían ser los siguientes:

- Pesqueros de un país entran en aguas que la otra parte considera como propias, e inician ostensiblemente sus operaciones sin haber pedido autorización alguna.
- Un petrolero que navega frente a una importante playa del otro país vacía “accidentalmente” parte de sus tanques, inutilizándola.
- Un mercante de un país es forzado a aceptar una visita y registro por parte de unidades navales del otro, en aguas internacionales.
- Un avión sobrevuela a baja altura y fotografía, ostensiblemente unidades navales del otro país.
- Unidades navales de un país permanecen y evolucionan en proximidades de unidades del otro, mientras las mismas efectúan ejercitaciones.
- Un país delimita una cierta zona de aguas internacionales, la declara de interés vital, y anuncia su intención de negar el libre acceso a ella de unidades del otro país.

Este incidente inicial, evaluado en el contexto de la situación existente, originará sin duda una respuesta de la parte afectada, que podrá ser de la misma o de distinta naturaleza, en la misma o en distinta área, inmediata o con un cierto defasaje en el tiempo, y de grado equivalente, mayor, o menor de agresividad. Y de este modo se origina entonces un proceso bilateral dinámico de acciones y reacciones, cuya técnica de manejo suele ser llamada “control de crisis” o “test de intenciones”.

El proceso consiste básicamente en tener prevista una secuencia de acciones alternativas, del género de las mencionadas más arriba, y ponerlas en ejecución dónde y cuándo convenga según las respuestas de la otra parte, según evolucione la situación y según el nivel de violencia a que se acepte llegar. Se trata con ello de poner en evidencia una voluntad de oposición y al mismo tiempo de obligar a la otra parte a que ponga de manifiesto hasta dónde está dispuesta a llegar, pero siempre sin apelar al uso de las armas o limitándolo a reacciones “personales” nunca avaladas oficialmente. En esencia, las operaciones de “control de crisis” constituyen una suerte de sistema de comunicaciones en “dúplex”, mediante el cual un mensaje político del gobierno debe ser traducido en acciones en el campo de las fuerzas, de forma tal que las opuestas lo reciban correctamente y lo encaminen para que su gobierno sea capaz de interpretarlo inequívocamente.

Como es fácil advertir, esta clase de diálogo implica un juego por demás peligroso, tanto cuando se lo usa solo como cuando actúa en paralelo con alguna otra forma de contacto; pero teniendo en cuenta que sólo se lo utilizaría en situaciones límite, habrá que aceptar que es preferible a la ausencia de diálogo. Para que este proceso no se descontrola y se convierta en el detonante de aquello que precisamente se quiere evitar, será indispensable que se cumplan dos condiciones fundamentales:

- Por una parte, que la conducción de las operaciones sea efectuada bajo el control estrecho y permanente del más alto escalón de decisión política del país.
- Y por la otra, que nunca se coloque al adversario en un callejón sin salida, cuidando de dejarle siempre abierta la posibilidad de un retroceso suficientemente decoroso como para salvar las apariencias.

O sea que, en síntesis, se trata de un juego vital en el cual lo que interesa no es ganar, como en la guerra, sino no perder.

Las ventajas de que todo este proceso se desarrolle en el mar por la acción de las fuerzas navales, son manifiestas. En efecto, las “frentes marítimas” son siempre menos sensibles que las terrestres y por eso las crisis pueden ser controladas con una menor interferencia emo-

cional de parte de la opinión pública; si es preciso ceder, no se habrá perdido “territorio”, no habrá testigos embarazosos, y siempre será posible encontrar una explicación oficial aceptable. De hecho, todo indica que el Poder Naval es por naturaleza el único apto para ser empleado en este complejo género de maniobras políticas que, desde luego, sería preferible no usar jamás, ¡pero que las circunstancias pueden paradójicamente imponer como el único medio remanente para salvar la paz!

—

Estas reflexiones han estado orientadas a poner en evidencia que el Poder Naval no sólo es indispensable en caso de guerra, sino también que es una valiosa y casi única herramienta para preservar la paz. Considerar al Poder Naval como un lujo, es precisamente un lujo que los argentinos no podemos permitirnos.

III — **La Estrategia Naval y la Estrategia Militar Conjunta**

Algunos años atrás no hubiera podido ni siquiera plantearse, por obvia, la cuestión de si la Estrategia Naval tiene efectivamente o no una individualidad original que la distingue de todas las otras formas de la Estrategia. Hoy en día, sin embargo, el tema no sólo es pertinente sino que hasta requiere una urgente clarificación, ya que en algunas expresiones del pensamiento militar argentino parece advertirse una tendencia a considerar a la Estrategia Naval en especial, como algo que deriva y depende de un orden de ideas militares superior, con lo que se limita de hecho la importancia del Poder Naval en la solución de nuestros problemas de defensa.

Ensayando un planteo sintético del problema, éste consistiría, poco más o menos, en afirmar que la Estrategia Naval no es sino un subproducto de la llamada Estrategia Militar Conjunta. En otras palabras: no se podría pensar en la Estrategia Naval sino a partir de la Estrategia Militar Conjunta, que la precede y le proporciona sus fundamentos doctrinarios.

Este punto de vista, no siempre expresado tan tajantemente, no afecta exclusivamente a la Estrategia Naval sino que, como veremos más adelante, alcanza igualmente a la Estrategia Terrestre y a la Estrategia Aérea. Pero si bien el planteo es teóricamente el mismo en los tres casos, el de la Estrategia Naval constituye sin duda un caso especial y más agudo entre nosotros, ya que existe otro factor que, por la misma vía, tiende a agravarlo. Y ese factor, que es casi una constante histórica, no es otro que la crónica subestimación del Poder Naval en relación con el Poder Terrestre —o ahora mejor Aeroterrestre—, actitud que actualmente se manifiesta sobre todo bajo la forma de un más pronunciado desequilibrio de valores en perjuicio de *lo naval*, en el seno de *lo conjunto*.

Para contribuir a despejar por lo menos una parte de este complejo panorama nos vamos a limitar al estudio del fenómeno *conjunto*, e intentaremos probar que la pretendida preeminencia y precedencia lógica de la Estrategia Militar Conjunta respecto de las Estrategias Naval, Terrestre y Aérea, no es más que la expresión de una verdad parcial y que por eso mismo reviste un grado de peligrosidad intelectual mayor que si se tratara pura y simplemente de una falsedad. En consecuencia, el análisis crítico del tema estará obligado a llegar a la naturaleza de las cosas, para identificar y salvar toda posible ambigüedad.



La noción de *lo conjunto* cobró especial relevancia a partir de la Segunda Guerra Mundial. No significó en esencia nada demasiado novedoso, pero fue sin duda entonces cuando alcanzó su formulación conceptual más precisa y —a través de su aplicación a las concepciones estratégicas y a las estructuras de comando de todo nivel— sus éxitos más espectaculares.

El análisis de *lo conjunto* se puede abordar desde muchos ángulos distintos y, en este caso, en búsqueda de la mayor generalidad posible, hemos optado por ubicarnos en el nivel de la dirección militar suprema, ámbito al que el general Beaufre hace corresponder lo que él llama la Estrategia Militar General, o simplemente Estrategia Militar. Su definición, modelo de síntesis, es la que va a servirnos de punto de partida:

“La Estrategia Militar es el arte que, en el más alto escalón militar, comprende la concepción y evaluación de las posibilidades, la definición de las estructuras generales y la utilización eventual de los diferentes medios militares, de manera tal que éstos resulten lo más aptos posible para concurrir a la realización de los objetivos de la política, tanto en la paz como en la guerra”.

Esta definición nos permite destacar dos ideas básicas importantes:

- Por una parte, que si el Poder Militar debe ser concebido como un instrumento global de la voluntad política, se hace evidente y forzoso considerar a todos los “medios”, cualesquiera sean sus misiones, sus estructuras orgánicas, sus armas y sus modalidades, como elementos que poseen esencialmente la misma naturaleza.
- Pero también que, no obstante su naturaleza común como piezas de un mismo tablero,, lo específico inherente a cada “medio militar” en cuanto es una pieza “diferente” que se mueve de modo “diferente”, es precisamente lo que hace necesaria la elaboración de una concepción integral que permita emplearlos en conjun-

ción cuando sea preciso, siempre en forma coordinada y económica, en armoniosa convergencia hacia el mismo objetivo final.

Unidad de esencia, diversidad y complementación de formas y modos de operar, tales son entonces los dos caracteres de los “medios militares” que se deducen de la definición, rasgos que en cierta forma la están ya prefigurando y condicionando.

Reconocer la evidencia y la concordancia de estos dos caracteres fundamentales es precisamente lo que hace decir que la Estrategia Militar es única y *conjunta*. Además, si se analizan las estructuras orgánicas que sirven a la elaboración y conducción de la Estrategia Militar Conjunta se volverán a encontrar en ellas esos mismos rasgos, que les otorgan así también la calidad de *conjuntas*. Es así que bajo formas y denominaciones variables en casi todo el mundo, es posible verificar que el interlocutor natural del escalón de máxima conducción política es un escalón militar único, que se ubica por encima de los diferentes medios militares a los que coordina, y en cuyo seno están todos ellos representados formando el Estado Mayor “Conjunto” del Comandante Superior.

Una conclusión parcial que puede sacarse de este primer paso del análisis es que *lo conjunto* representa algo así como un principio de unidad que organiza y anima la diversidad de los *medios militares*, y que lejos de atenuarlas o negarlas, saca provecho de la riqueza de sus diferencias.



El siguiente paso de interés es sin duda profundizar el tema de los “medios militares diferentes”, estudiando lo que cada uno de ellos tiene de específico para tratar de definir así qué es lo que los hace distintos.

Hasta la aparición de las aeronaves, y en particular de las “más pesadas que el aire”, la división clásica de las fuerzas como conjuntos funcionales organizados separadamente, era bipolar: Ejército y Marina, correspondiendo a la tierra y al mar. Y a lo largo de los siglos cada una de estas entidades fue desarrollando una estructura propia, internamente diferenciada en subconjuntos funcionales y muy marcada por los progresos científicos y técnicos, así como también modalidades particulares de operación cuya racionalización y codificación dio por resultado la táctica —terrestre o naval— también muy variable con la evolución de las armas y equipos, y la estrategia —terrestre o naval— más estable en su búsqueda de los principios generales.

Las diferencias que en el plano estratégico separan entre sí a las concepciones terrestres y navales son a veces tales que nada puede ser capaz de atenuarlas, por la razón de que pertenecen a la esencia de las cosas. Mientras que la concepción terrestre no sólo admite sino que

hasta exige la aplicación de nociones tales como “ocupación de zonas”, “frente”, “obstáculo natural”, etc., con lo que la geometría y la cinemática de la maniobra estratégica se hallan virtualmente inscriptas en el terreno y muchas veces casi predeterminadas por él, en alta mar todo eso carece por completo de significado ya que, a no ser por la eventual existencia de islas y/o “áreas focales” más o menos impuestas por la geografía, no hay accidentes o características que materialicen límite alguno. Por eso es que el escenario en que actúan las fuerzas navales aparece en muchos teatros como un espacio uniforme y vacío, prácticamente indiferenciado, abierto e imposible de compartimentar físicamente y cuyas dimensiones están determinadas sólo por la movilidad potencialmente ilimitada de los medios.

El submarino, por otra parte, no hizo sino poner en evidencia otra diferencia entre el ambiente terrestre y el naval, ya que el mar pasó a ser además un espacio no homogéneo. La superficie —único escenario de la guerra naval hasta entonces— se convirtió en el plano demarcador de una neta discontinuidad física, lo que agregó una dimensión adicional y específica al espacio estratégico marítimo.

Todo esto se tradujo necesariamente en modalidades a veces muy diferentes, y así por ejemplo:

- La uniformidad y vastedad del espacio oceánico y la movilidad de las fuerzas navales, generan una situación en la cual el contacto entre los adversarios, en lugar de ser en mayor o menor grado un estado permanente como puede serlo en tierra, no es sino una circunstancia fortuita que jalona prolongados períodos de indeterminación en los que las fuerzas opuestas ejercen mutuamente una amenaza potencial, cuya estructura de medios y distribución en el tiempo y el espacio normalmente son ignoradas o sólo parcialmente conocidas. Concentración y dispersión, despliegue o sorpresa estratégica, resultan así nociones evidentemente de muy distinto sentido en tierra y en el mar.
- Mientras que la ejecución de una concepción estratégica terrestre requiere normalmente un neto encuadramiento de responsabilidades sobre base geográfica, en el orden naval es más que frecuente la asignación de responsabilidades funcionales, o sea que las misiones no estén vinculadas a determinadas zonas sino más bien a la naturaleza de los objetivos. Acciones ofensivas o defensivas, el dominio de una zona, o el apoyo mutuo, pueden resultar así conceptos de muy diferente materialización en tierra o en el mar.
- Las interacciones estratégicas entre el mar y la tierra constituyen una relación que no es simétrica. Sin pretender minimizar ni la importancia ni el número de los casos de influencias sobre el mar de algunas acciones militares en tierra, habrá que admitir

que todas las acciones navales tienen una definida influencia estratégica sobre la tierra, ya que por naturaleza están destinadas precisamente a lograr ese efecto. La disimetría señalada se hace más patente cuando se analiza la capacidad estratégica de proyectar fuerzas terrestres desde el mar, sobre costas enemigas hostiles. Esta posibilidad “anfibia”, obviamente unilateral ya que no admite su contraparte inversa, ha sido por eso mismo considerada siempre como una capacidad específicamente naval, al punto que las tropas que desembarcan han experimentado históricamente una progresiva especialización que terminó por convertirlas en un componente orgánico de las marinas. Este es posiblemente el momento más adecuado para señalar que cuando los desembarcos en fuerza fueron ejecutados por tropas de ejército, su adiestramiento especializado fue siempre un factor condicionante del éxito, y que jamás fue discutido el carácter eminentemente naval de las operaciones.⁶

Estos ejemplos son sin duda suficientes para verificar que ejércitos y marinas tienen formas de operar muy disímiles, pero perfectamente adaptadas a la diferente naturaleza de sus respectivas misiones específicas.

En este contexto tan bien diferenciado hace finalmente su aparición el avión que, incorporado en sus comienzos a los ejércitos y marinas como un arma más, no sólo agregó otra dimensión a los espacios estratégicos conocidos sino que además modificó drásticamente las escalas de tiempo y distancia con que se los medía hasta entonces, y multiplicó las posibilidades de interacciones entre los mismos. El cambio —cuantitativo y cualitativo— que esto significó fue muy importante pero, no obstante ciertas interpretaciones abusivas, se puede afirmar con razón que el arma aérea no modificó ni la naturaleza de los principios básicos de la estrategia ni sus modalidades de aplicación en la tierra y en el mar. Es verdad que el avión les otorgó una perspectiva más amplia, les imprimió una nueva dinámica y les confirió una mayor riqueza de contenido, pero no afectó ni su esencia ni su diversidad de formas. Una clara confirmación de ello es que las diferencias entre la tierra y el mar, ejemplificadas algunos párrafos más arriba, son en sí tan verdaderas si se considera a la aviación como si se la excluye.

Sin embargo, también es cierto que el vertiginoso crecimiento de la capacidad de los aviones y la potencia y alcance de sus armas permitió la concepción de misiones estratégicas propias de la aviación y condujo a considerar al aire como un espacio estratégico independiente, dotado

⁶ Las tropas aliadas de ejército que desembarcaron en Normandía en 1944 iniciaron su adiestramiento anfíbio en 1942, es decir, que a todos los fines prácticos eran ya Infantes de Marina. Cuando el adiestramiento no pudo ser tan completo (caso del desembarco en Sicilia), las dificultades fueron muy notorias y el costo muy elevado.

de caracteres específicos (coincidentes en el fondo con muchas de las notas más típicas del ambiente naval), y por lo tanto con derecho a reclamar la correspondencia de una fuerza orgánica separada, según el esquema en vigencia para la tierra y el mar. La aviación cobró entonces vida propia como la tercera fuerza, pero no sólo asumió sus legítimas misiones estratégicas sino que reivindicó para sí la responsabilidad sobre “todo lo que vuela”, sin admitir los alcances ni la importancia de la estrecha y fructífera integración lograda por el arma “avión” en el seno de las otras dos fuerzas, tanto en el nivel táctico como en el estratégico operacional. La suerte del proceso fue muy diversa en distintas partes del mundo, pero el resultado casi general fue que los ejércitos perdieron la aviación como arma perteneciente a su orgánica, en tanto que algunas marinas, generando tensiones aun no agotadas, la mantuvieron.

En este punto del desarrollo podría intentarse una primera síntesis, y decir que los “medios militares” pueden ser considerados diferentes, según dos criterios posibles:

- Según que se muevan en ambientes físicos distintos, o bien:
- Según que estén organizados separadamente formando fuerzas distintas.

Pero éste no sería más que un resultado superficial, ya que obviamente el segundo criterio es tan general que puede contener al primero, dejando de tal modo el problema sin resolver.

Sin embargo, esa nota de la “organización” nos da la clave para un segundo ensayo más profundo, que conduce también a establecer dos criterios posibles de diferenciación entre los “medios militares”, esta vez según se los clasifique:

- Por estar organizados separadamente según la naturaleza de tales medios, o bien:
- Por estar organizados separadamente según la naturaleza de las misiones.

Esto ya puede ser aceptado como más satisfactorio y merecedor de ser considerado más en detalle.

Resulta difícil negar la sencillez y elegancia casi geométrica del criterio “según la naturaleza de los medios” pero, no obstante ello, tampoco es posible dejar de señalar su poca funcionalidad, visible apenas se desciende a los niveles de la estrategia operacional y la táctica. La experiencia militar y sobre todo la más reciente, permite verificar que las interacciones entre unidades navales de superficie y submarinas, y/o tropas terrestres, y/o aeronaves, no sólo han probado una eficacia creciente sino que se han hecho virtualmente indispensables para la satisfacción de casi todas las misiones militares imaginables. La consecuen-

cia inmediata de aceptar el criterio “según la naturaleza de los medios” es entonces que todos los casos de interacciones posibles, ya se trate de la guerra antisubmarina, o de la lucha antiguerrillas en zonas rurales, o cualquier otro ejemplo, se tornen operaciones “conjuntas” y por lo tanto los diferentes medios “cooperen” entre sí en lugar de “operar” juntos, con todas las dificultades prácticas que ello implica.

El criterio “según la naturaleza de las misiones” es en cambio menos neto como esquema, pero es sin duda más funcional. Es evidente que si cada Fuerza posee todos los medios orgánicos necesarios para cumplir sus misiones estratégicas propias, y éstos están adiestrados precisamente para operar juntos, las estructuras de comando resultan más sencillas, las relaciones más claras y flexibles y, en síntesis, el todo más eficaz. Baste señalar que de este modo la ambigua figura del “Apoyo”, tan típica de “lo Conjunto” y plagada de innumerables escollos prácticos, queda reservada para ser usada sólo cuando realmente no se disponga de una solución mejor.

En los hechos es evidente que se puede optar por un criterio o por otro o, caso más corriente, transar con alguna de sus formas intermedias. Sería sin duda muy atractivo poder basar una decisión al respecto sobre incontrovertibles razones “a priori” de tipo teórico y doctrinario, pero como en los problemas reales las cosas no son tan sencillas, la solución más acertada será aquella que pruebe serlo en los hechos. Es por eso que, al tener que organizar las Fuerzas, o sea al encarar “la definición de las estructuras generales... de los diferentes medios militares”, como corresponde al ámbito de la Estrategia Militar Conjunta, nos sentimos inclinados a hacerlo según el criterio más funcional y probado, que es el que da peso a la naturaleza de las misiones.



El paso final de estas reflexiones nos conduce a analizar el modo en que la Estrategia Militar Conjunta “concibe y evalúa las posibilidades” y “utiliza eventualmente los diferentes medios militares”, con lo que se llega al nudo de la cuestión.

Concebir y evaluar las posibilidades de las Fuerzas, con la óptica global que es propia de “lo Conjunto”, equivale a determinar para cada una de ellas los objetivos posibles encuadrados en el marco de su misión general y seleccionar, también para cada una, aquellos que mejor se adapten y conjuguen entre sí para “concurrir a la realización de los objetivos de la política”. En otras palabras: una concepción estratégica conjunta no es otra cosa que la integración armónica de una concepción estratégica terrestre, de una naval y otra aérea, o de las combinaciones binarias entre las mismas que la situación imponga. En un Estado Mayor “Conjunto” y ante una hipótesis de conflicto concreta, esta síntesis será efectuada normalmente por los integrantes de las diferentes

Fuerzas representadas en su seno, y los elementos con que contarán para ello no podrán ser otros que una concepción estratégica terrestre, otra naval y otra aérea para el caso particular, originadas naturalmente en los estudios y previsiones de las respectivas Fuerzas. Ciertamente que podrá suceder que el Comandante Superior conciba por sí una solución estratégica global que sea diferente y mejor que la que podría obtenerse integrando las estudiadas por cada Fuerza, pero en ese caso habría que admitir que el Comandante domina los principios de cada una de las Estrategias particulares y es capaz de aplicarlos en una combinación eficaz y equilibrada, lo que “a priori” será sin duda poco frecuente, porque ese “hombre Conjunto” equivaldría poco menos que a un genio. De todos modos y cualquiera sea el caso, es evidente que una Estrategia Militar Conjunta no es posible sino a partir de una Estrategia Terrestre, una Estrategia Naval y una Estrategia Aérea, que la preceden lógicamente y convergen con los fundamentos doctrinarios específicos de cada una a la gestación de una Doctrina Conjunta.

Sin embargo, la Estrategia Militar Conjunta no es simplemente la yuxtaposición de tres estrategias particulares sino algo más distinto, y para ver esto con más claridad resulta oportuno apelar a un símil con la noción de “sistema”. En efecto, un sistema es una unidad funcional de un orden superior al de sus subsistemas componentes, con capacidades propias que no son la suma de las capacidades parciales de los mismos sino una combinación optimizada de ellas. Y además hay que destacar que el rendimiento mejor de un sistema no se obtiene por la general optimizando el de sus componentes parciales, sino mediante la suboptimización de todos o parte de ellos. Volviendo a lo nuestro, esta significa que la mejor concepción estratégica conjunta se logrará quizás sólo sacrificando algunos de los elementos de cada una de las mejores concepciones componentes en aras de las servidumbres mínimas que surjan de las otras. Y la forma de disminuir al mínimo las interferencias entre las concepciones particulares de cada Fuerza, integrándolas en un todo coherente de máxima eficacia, es precisamente el objeto propio de una Doctrina Conjunta.

Pasando ahora al tema de la utilización de los diferentes medios, resulta ya evidente que una vez fijada la Estrategia Militar Conjunta a seguir en un caso concreto, cada Fuerza tiene ya sus objetivos trazados y su estrategia particular deberá estar en función de los mismos.

De todo lo anterior se puede concluir que la relación entre la Estrategia Militar Conjunta y la Estrategia de cada una de las Fuerzas es triple:

- Por un lado, lo Conjunto no puede existir sin la elaboración previa de las concepciones estratégicas específicas de cada Fuerza.

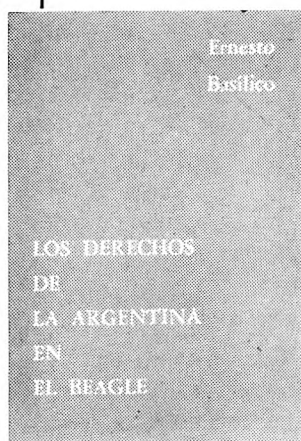
- Por otro, lo Conjunto termina por trascender esas mismas concepciones particulares que le dieron origen, y sus respectivos criterios de eficacia.
- Y finalmente, lo Conjunto condiciona los modos de ejecución de las concepciones particulares al determinarles sus objetivos.

Con lo cual se justifica plenamente la calificación de “verdad parcial” que se asignó al concepto contenido en el planteo inicial del problema.



Estas reflexiones permiten llegar a una conclusión importante: La Armada no puede postergar ni descuidar la elaboración de sus concepciones estratégicas propias para los casos previsibles, a la espera de la concreción de una Estrategia Militar Conjunta que supuestamente sería capaz de generarse a partir de principios independientes, porque tal cosa significaría cometer un serio error lógico. Pero, además, en nuestro caso particular esto sería aun más grave, porque traería como consecuencia el perpetuar la situación de subutilización del Poder Naval, aferrando a la Marina a injustificadas servidumbres estratégicas que amenguan sus capacidades y, lo que es peor, comprometiendo la seguridad de la Nación.

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 125



Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: \$ 2,90

El Aporte Extranjero a las Guerras Argentinas

Por el Capitán
del Ejército Argentino
ALBERTO D. H. SCUNIO

Se destaca el aporte de numerosos militares y marinos extranjeros que a lo largo de nuestra historia engrosaron los efectivos de los ejércitos y las escuadras de nuestra Patria.

Cuenta el general don Ignacio H. Fotheringham —oriundo de Southampton— en sus *“Reminiscencias de las Fronteras”*, que los ingleses llaman “soldier of fortune” a los que toman las armas y siguen sus carreras militares en un país extranjero.

El capítulo de la historia de las guerras de la humanidad que se refiere a estos personajes comenzó antes de la guerra de Troya, y los avances de la civilización y la aparición de los ejércitos nacionales no parecen haber sido suficientes imperativos para cerrarlo.

Mercenarios hubo siempre, desde antes de los Diez mil de Cunaxa, para tomar un ejemplo cualquiera ubicado en la antigüedad, pasando por las compañías blancas de Du Guesclin, los cuerpos francos de los suizos, las bandas de Wallenstein, los batallones alemanes al servicio de los imperiales en Ituzaingó y terminando por las huestes blancas al servicio de la secesión de Katanga; parecería ser que los soldados de fortuna estuviesen signados por el don de la ubicuidad tanto en el tiempo como en el espacio. Allí donde los hombres dirimían sus asuntos por las armas aparecía la recia figura del alquilón de la espada, de siniestros perfiles a veces, con facetas de grandeza otras. Llamado o venido, la historia de la guerra lo registra omnipresente en las Brigadas Internacionales en España en 1937 o en las auxiliares, bárbaros que cubrían las alas de las legiones de Varo, en las líneas de los patriotas norteamericanos que luchaban por su Independencia, o en los estandartes extranjeros de las Waffen SS.

Los acicates que impulsaron a estos hombres a derramar sangre, incluso la suya, por causas ajenas, son de la más variada índole y no es su estudio el objeto de este trabajo. Aquí tan sólo señalamos la existencia de un amplio espectro moral donde esos hombres pueden ser ubicados, el cual va desde el individuo que combate para saquear, hasta el hombre que guerrea en empresas que honran al género humano.

En este último extremo se agrupan los numerosos militares extranjeros que a lo largo de nuestra historia engrosaron los efectivos de las escuadras o los ejércitos de la Patria. Muchos de ellos, la gran mayoría, no son conocidos como nacidos en lejanas tierras. La hombría de bien

que los caracterizó, el puntilloso honor del cual hicieron gala y la lealtad perennemente puesta en evidencia, hicieron que los argentinos los sintiesen argentinos, y que ellos mismos se sintiesen hijos de esta tierra.

La hermandad de armas en el campo de batalla o sobre el espejo de agua cuando se lucha por una causa como la de la libertad de la Patria o el triunfo de la civilización, hermanan entrañablemente hasta el extremo de tornar espiritualmente indistinguibles a lugareños y a recién llegados.

Tal es lo que ocurrió con estos hombres. Hombres que habían luchado por Napoleón, por los reyes de Inglaterra, de España, de Prusia o por la casa de Habsburgo, honraron con su caballería a las fuerzas de la Nación honrándose ellos mismos.

Los Estados Unidos de América, la República Ligúrica, el Ducado polaco, Irlanda, Malta, las ignotas aldeas del África, el Dominio canadiense, Cuba, la Grecia de los otomanos, todas vieron partir a hombres que coadyuvaban brillantemente a que la Argentina alcanzase sus elevados designios.

De Francia vinieron hombres de lo más granado de los ejércitos del Primer Imperio; el general Juan José D'Auxion Lavaysse, el coronel Ambrosio Crámer, el coronel Alejandro Danel-Arras, el coronel Francisco Fourmantin, el coronel Julio Fonrouge de Lesseps, el coronel Carlos Forest, el general Bernardo Dupuy, el coronel Juan Crisóstomo Thiebaut, el coronel Domingo Eduardo Trole, el general Benjamín Viel, el coronel Jorge Enrique Widt, el teniente coronel Federico Benito Badié, el coronel Jorge Beauchef, el capitán Felipe Bel tres, el capitán Hipólito Bouchard, el coronel Federico de Brandsen, el general Miguel Eugenio Brayer, el coronel Alejo Bruix, el coronel Eustaquio Bonix y el coronel Ángel Hubac, entre otros, dejaron bien sentada la fama que conquistaron desde Austerlitz a Waterloo, al servicio de una patria que sintieron suya desde el primer momento.

Los italianos no les fueron en nada a la zaga: El coronel Silvino Olivieri, el coronel Luis Cabassa, el comandante Bartolomé Cerretti, el general Daniel Cerri, el sargento mayor Eduardo Clerici, el capitán de fragata Vicente Constantino, el coronel Alberto Bader D'Albe, el teniente coronel Carlos Federico Barbará, el sargento mayor Agustín Valerga, el teniente coronel Leonardo Donati, el comandante César Fournier, el teniente coronel José Pipo Giribone, el teniente coronel Rómulo Giuffra, el mayor Guerrino José Greni Chiusa di Pesio, el capitán Lorenzo José Morlote, el coronel José Murature, el coronel Juan Penna, el general José Rondizzoni, el teniente coronel Sixto Pío Sívori y el teniente general Nicolás Levalle, nacido en Ciccagna, provincia de Génova, y venido al país de muy pequeño.

La Legión Italiana y la Legión Agrícola Militar fueron remontadas entre personas oriundas de la península itálica, que se cubrieron de

gloria en los esteros paraguayos y en las soledades del desierto. No solamente los antedichos dieron su sangre a éste su país adoptivo, sino que también lo hicieron oscuros soldados que supieron cumplir con la promesa efectuada a las comisiones de reclutamiento que los contrataron en Europa. El centinela extranjero que disparó sobre Martín Fierro cuando éste regresaba una noche al fortín es, a todas luces, uno de aquellos soldados venidos de Italia. Su “¿Quién viviere?” causa hilaridad, pero es imperativo consignar que la observación en detalle de la actitud del centinela en la mencionada circunstancia demuestra que el mismo era un celoso cumplidor de su consigna.

El adagio alemán: “Después de un buen amigo lo mejor es un buen enemigo”, tiene plena vigencia en lo referente a nuestra guerra contra España. Si la Madre Patria nos mandó a sus Canterac y a sus Maroto para ahogar las nacientes libertades, también nos dio amigos españoles que comprendieron la sublimidad de la causa sostenida por los criollos, por lo cual muchos se enrolaron en las filas argentinas.

El teniente coronel Apolinario de Ipola, el teniente coronel José Jáuregui, el general Juan Alvarez de Arenales, el sargento mayor Domingo Arrieta, el coronel Francisco Bermúdez, el teniente coronel Nicasio de Biedma, el general Nicolás Vega, el sargento mayor Francisco Díaz, el teniente coronel Ángel Monasterio, el teniente coronel Gregorio Manuel Mons, el coronel Prudencio Murgiondo, el coronel Joaquín Viejobueno (p), el teniente coronel Juan Díaz, el coronel José María Fernández, el coronel José Neyra, el comodoro Luis Py, el teniente coronel Roque Hernández, el coronel Antonio Pardo, el coronel Manuel Rivera, el general Lino Oris de Roa y el coronel Francisco de Biedma y Pedrosa, entre otros muchos, fueron los que mezclaron la proverbial bravura criolla con la legendaria furia española. Vayan éstos por los Pío Tristán.

Inglaterra ha aportado a la causa de las libertades no sólo sus militares sino también sus marinos, por aquella época, sin duda alguna, los mejores del mundo: El capitán Santiago Enrique Granville, el almirante Martín Jorge Guise, el capitán Santiago Harris, el general Guillermo Miller, el capitán Enrique Guillermo Parker, el coronel Diego Paroissien, el teniente Carlos Robinson, el comandante Malcolm Shannon, el sargento mayor Guillermo Bathurst, el teniente coronel Ricardo Baxter, el coronel Carlos Bowns y el almirante Santiago Jorge Bynon, son sólo unos pocos de la larga lista de hombres que lucharon denodadamente por nuestra Argentina.

Las otras partes del Reino Unido también estuvieron muy dignamente representadas. De Irlanda era natural el máximo exponente y el arquetipo de nuestra Armada Nacional, el almirante Guillermo Brown. Por la misma estela vinieron el sargento mayor Santiago King, el general Juan Thomond O’Brien y el sargento mayor Tomás Craig.

El sargento mayor Tomás Tailor era de las Bermudas y el sargento mayor Francisco Drummond, de Escocia. Los norteamericanos estuvieron igualmente muy bien representados: El teniente coronel Jorge de Kay, el comandante Guillermo Roberto Mason, el teniente coronel Benjamín Franklin Seaver, el capitán de navío Enrique Sinclair, el coronel Juan Halsted Coe y el teniente coronel Diego Wilder, entre otros, eran naturales de una nación amiga de los que luchaban por la libertad.

La larga lista de militares y marinos que se agregan a los nuestros ya no presenta un agrupamiento fácil, pues parecería que hombres de todas las partes del mundo, enamorados de la empresa que pusieron en marcha los hombres de Mayo, hubieran corrido en tropel a enrolarse bajo la sombra de nuestra bandera: El coronel Carlos Barón de Heine, el coronel Teófilo Ivanowski, el teniente coronel Guillermo Kleine, el coronel Jorge Rodhe, el teniente coronel Carlos Sovesby y el coronel Juan Arengreen eran alemanes; y eran austríacos el coronel Eduardo Kaillitz, barón de Holmberg, y el sargento mayor Miguel Ferrari. De Polonia eran nativos el sargento mayor Juan Valeri Bulewski y el teniente coronel Roberto Chadaswicz, el primero de ellos de los ejércitos de Napoleón.

Hungría aportó al coronel Juan E. Czetzy, primer director de nuestro Colegio Militar, el cual vino a ofrecer sus servicios el país —al igual que el general Fotheringham— siguiendo los consejos de Juan Manuel de Rosas, por ese entonces ya exiliado en Southampton. De la Hélade, eterna luchadora por la libertad, exactamente de la isla Hidra, nos llegaron dos hombres de valía: el coronel Nicolás Jorge y el teniente coronel Miguel Manuel Spiro, y Thinos vio nacer al capitán de fragata Constantino Jorge, todos preclaras figuras de nuestra Armada.

Los nacidos en la República Oriental del Uruguay fueron soldados de garra en la conquista del desierto y en las guerras contra el extranjero. El coronel Nicolás Granada, el coronel Juan Ramón Estomba, el teniente general Juan Ayala y el coronel Bernardino Báez eran montevidEOS; el general José Miguel Arredondo había nacido en Canelones y el general Conrado Excelso Villegas, que derrotara a Sayhueque, era sanducero.

La conquista del Chaco registró un acontecimiento fausto cuando el coronel Alfredo Marbais barón de Graty, nativo de Bélgica, se hizo cargo de la frontera norte. El general Manuel Mendiburu era limeño y el coronel Juan Bautista Azopardo había visto la luz en la legendaria isla de Malta. La verdad es que la vida de este último hizo honor a la tradición siempre latente de los antiguos caballeros malteses. El teniente coronel Guillermo Buteler, de gran actuación en la Guerra del Paraguay, era canadiense y el coronel José Félix Bogado, que integró el

Regimiento de Granaderos a Caballo desde San Lorenzo hasta Ayacucho y fue el que condujo de regreso a la Patria a los siete últimos integrantes del glorioso cuerpo, era natural de Villa Rica del Paraguay.

Por último, cabe consignar que la misma África produjo hombres que lucharon con titánico denuedo por nuestras libertades: El teniente coronel Manuel Macedonio Barbarín, de raza jafética, mostró al igual que los otros su bravura y coraje no sólo frente a los *highlanders* del 71°, sino a los españoles de Michelena, en el combate de Arroyo de la China. Salvo uno de los aquí nombrados, a quien San Martín le dijo en Maipú que “El último tambor del Ejército tiene más honor que usted”, todos sin excepción honraron su estirpe ...

El general Fotheringham escribió así de sí mismo: “Yo no he sido nunca un soldado de fortuna; he abrazado la bandera de mi país adoptivo como bandera propia y he prestado mis pobres servicios, olvidando por completo que hubiese nacido bajo otro cielo que el cielo celeste de sus colores”.

En verdad que las palabras de este gran soldado, que honra a las armas de la Patria, parecen haber sido escritas para todos estos hombres que tan trascendentales aportes hicieron a una causa que no sólo elaboró la libertad de la Argentina, sino la de media América.

¿Empresa Multinacional o Empresa del Estado?

Por el capitán de fragata
LUIS O. CRESPO

Trata de las ventajas e inconvenientes de ambos sistemas de producción que, se considera, son las únicas alternativas posibles en lo que se refiere a manufactura “de escala”. El problema es tratado desde el punto de vista empresario y de la eficiencia, desde el punto de vista político-social y desde el de la distribución de la riqueza.

Esta pregunta debe hacerse desde un triple punto de vista: empresario y de la eficiencia, de la justicia en la distribución de la riqueza obtenida, y político-social.

Como ciudadanos nos debe preocupar el problema total, esto es, ¿qué conviene para el hombre de mañana? El estudio debe hacerse en los tres órdenes y luego, todo considerado, deberíamos dar una respuesta general.

¿Hay otra alternativa posible? Tal vez la empresa familiar o de ámbito limitado. Pensamos que ella subsistirá, pero las características básicas sociales y económicas de las comunidades en cualquiera de sus formas, no van a ser mayormente influidas por este tipo de empresa. La economía de escala representa un límite que, superado, convertiría a estas empresas en multinacionales.

Desde el punto de vista de la eficiencia, del máximo aprovechamiento de los materiales y materias primas, y de la mano de obra introducida en el proceso, parecería estar demostrado que la empresa privada multinacional es mejor. No podía ser de otra manera, dadas las ventajas de que dispone y que trataremos de enumerar:

a) La empresa privada tiene una finalidad perfectamente cuantificable: el lucro. Por si hubiera alguna duda, damos dos opiniones de reconocida solvencia. Paul Samuelson dice: "The business of business is business". Y Henry Ford: "No existe más, si alguna vez existió, el problema de reconciliar el sentido social y el apetito de la ganancia" y "Mejorar la calidad de la sociedad, invirtiendo en mejores empleados y clientes (para el mañana) no es nada más que otro paso en el proceso evolutivo de mirar a lo lejos un retorno de inversión". La eficiencia es medio indispensable para la obtención del lucro.

b) Los directivos de una empresa privada rinden cuenta de sus resultados a un pequeño grupo de inversores que no dudan de la finalidad expresada y que actúan estrictamente dentro del plano definido en la organización establecida.

c) Son consecuencia de los anteriores puntos la selección de los mejores directivos y ejecutivos, sin consideraciones sentimentales, polí-

ticas, o de nacionalidad. Para obtener su colaboración no hay limitaciones en cuanto a paga que no sean su rendimiento medido en eficiencia y lucro, ni preocupación por equivalencias con funcionarios del Estado, ni influye en ella la opinión de los votantes.

d) Los resultados del trabajo de investigación se multiplican por el número de empresas de todos los países en que actúa.

e) La empresa del Estado está sometida en mayor o menor grado a los vaivenes de la política y de los funcionarios actuantes, y frecuentemente sus ejecutivos y personal no gozan de incentivos que justifiquen un mayor esfuerzo.

No es ventaja, al menos en nuestra experiencia, algo que comúnmente se da como causa de ineficiencia en empresas del Estado: la autoridad de que disponen los directivos para decidir con rapidez. Las filiales de las empresas multinacionales tienen frecuentemente menos libertad de acción que las autoridades de una empresa del Estado.

Es así cómo en los países donde se desarrolló la industria privada en un ambiente competitivo, se incrementaron el producto bruto “per cápita”, la capacidad productiva y los parámetros que definen el progreso económico.

Es así también cómo los países en desarrollo mejoran su ritmo de progreso si favorecen la introducción de capitales extranjeros (multinacionales) y quedan estancados si por cualquier razón las inversiones extranjeras disminuyen. ¿Es verdad entonces lo que dijo Adam Smith en 1776 en *La riqueza de las naciones*: “El particular emplea su capital en forma que le produzca el mayor rendimiento posible. Al hacerlo así, generalmente ni trata de favorecer el interés público ni sabe en cuánto le favorece; lo único que busca es su propia seguridad, su propio beneficio. Y en ello hay una mano invisible que le lleva a servir un fin que no estaba en sus intenciones. Al buscar su propio interés, el particular muchas veces favorece el de la sociedad mucho más eficazmente que si lo hiciese a propósito”?

Veamos ahora la cuestión desde el punto de vista político. El creciente poder de las empresas multinacionales les ha permitido insinuarse peligrosamente en lo que es función de los Estados y sus gobiernos.

J. Servan Schreiber en el *Desafío americano* y Franz Josef Strauss en *Un programa para Europa*, tratan el problema con un criterio nacionalista o europeísta, como si las empresas con domicilio en los Estados Unidos tuvieran bandera americana.

El gobierno francés, inicialmente el general De Gaulle y luego el señor Pompidou, tomó medidas limitando la acción de las empresas multinacionales. Lo mismo hizo recientemente el de Chile.

El gobierno de Nixon está dictando medidas —que hubieran sido

“sacrilegas” hace poco tiempo— preparadas en su segunda fase por Herbert Stein, actual cabeza del Consejo de Asesores del Presidente, a pesar del “odio a los controles”. No se trata sólo de acciones del gobierno. Periodistas, políticos y la opinión pública norteamericana han relacionado el resultado del juicio anti-trust contra la “International Telephone and Telegraph Co.” que juzgan favoreció a esta empresa, con el ofrecimiento de la ITT por intermedio de la cadena de Hoteles Sheraton, de costear parte de la Convención Nacional Republicana de verano.

Otros hechos, y hace poco la publicación de documentos de la ITT describiendo planes para impedir el acceso al poder del señor Allende en Chile produciendo un colapso económico, y el pago de impuestos en Canadá por sumas muy bajas, que pueden perturbar las relaciones exteriores de los Estados Unidos en general, han favorecido la opinión de que estas corporaciones afectan el campo de lo político. Estos mismos hechos han de dificultar en lo sucesivo el crecimiento de la ITT que entre 1964 y 1972 absorbió no menos de 98 compañías. El acuerdo anti-trust del gobierno de los Estados Unidos prohíbe a la ITT la adquisición de cualquier compañía con ventas anuales de más de 100 millones de dólares.

No son pasos hacia un Estado corporativo o hacia un Estado socialista, o al menos no se los reconoce así, pero la realidad es que el gobierno estadounidense está ejerciendo todo su poder mediante definición de objetivos, fijación de reglas, limitación de incrementos salariales y precios, etc., etc.

Los niveles-guía de precios de la Price Commission son tan rígidos que ésta puede obligar a devolver pagos en un mercado tan competitivo como el del automóvil.

Son acciones lógicas del poder político y no puede ser de otra manera. El poder de las grandes empresas hace que las economías de naciones enteras resulten afectadas por sus decisiones. Algunas de esas decisiones representan cantidades mayores que las que manejan los ministros de economía de países de primer orden. Las ventas de la General Motors en el año último alcanzaron a los 28 mil millones de dólares.

¿Puede extrapolarse esta tendencia? No parece sano, ni posible, que en el futuro la empresa multinacional siga incrementando su poderío económico y como consecuencia inevitable, ejerciendo control político.

Las empresas tienen otra finalidad. Una finalidad de lucro, para la que necesitan ser eficientes. Hasta ahora esa estructura productiva fortaleció la economía de las naciones e hizo grandes a los países que la utilizaron. La estructura productiva privada debe ser, sin embargo, medio y no fin de la sociedad.

J. K. Galbraith, en la Introducción a la 5ª edición de su libro *The new Industrial State*, dice: “Otro mundo empezó a introducirse en mis pensamientos. Era el mundo de las grandes corporaciones en el cual el pueblo, cada vez más, servía a la conveniencia de estas organizaciones que en realidad debían servirlo a él. Era el mundo en el que los móviles de los miembros no coincidían con los modelos de los textos. Tampoco se acomodaban las relaciones entre los negocios y el Estado. Ni los mercados, especialmente los mercados. Muy lejos de ser los mercados el poder que controlaba la economía, aquéllos se acomodaban a las necesidades y conveniencia de las empresas”.

Opinamos que el papel de las empresas del Estado en la estructura económica del futuro ha de ser protagónico.

Ya hoy el Japón, país de mayor crecimiento del Producto Bruto, es un Estado semisocializado. La mitad de la industria automotriz de Francia es del Estado. El 35 % de la producción industrial italiana es controlada por el Estado mediante el Ministerio de la Participación Estatal, del que dependen el Ente Nacional de la Electricidad, el E.N.I., Ente Nacional de Hidrocarburos, y el I.R.I. (Istituto per la ricostruzione industriale), que comprende el resto de las empresas de propiedad del Estado.

Los resultados obtenidos por las empresas del Estado en nuestro país no son comparables a los de los países nombrados. Hay muy pocas sin déficit de explotación y menos aun son las que dan ganancias (si se incluyen en sus costos las amortizaciones y los impuestos que pagan las empresas privadas que actúan en el mismo tipo de actividad). Ello da pie a los que, encarando el problema sólo desde el punto de vista de la eficiencia, afirman la necesidad de un cambio hacia las empresas privadas. Las cuales serían multinacionales, ya que éstas serían las únicas con tecnología, capital y experiencia general apropiadas, y los resultados de tal solución serían aun más peligrosos que en los países desarrollados.

Para que las empresas del Estado sean protagonistas, para que, en especial, los países en desarrollo no caigan en un nuevo tipo de estructura colonial, deben aprovechar al máximo los métodos de la empresa multinacional. La eficiencia técnica gerencial es para el país un medio y no un fin, pero para los que trabajan en las empresas del Estado debe ser el objetivo máximo.

Claro está que, para que ello suceda, el Estado tiene que separar totalmente a las empresas de los intereses políticos, y sólo exigir el cumplimiento de sus metas de eficiencia empresarial dentro de un mercado competitivo, donde en igualdad de condiciones pugnen empresas privadas y del Estado que no desborden su ámbito empresarial y cumplan con las leyes y criterios que el país todo define.

Para ello deben estudiarse las experiencias nacionales y extranjeras más exitosas y definir estructuras orgánicas que apunten a la obtención de la máxima eficiencia. En nuestro país tenemos varias: las de la ley 13.653, en la que están incluidas YCF, Agua y Energía, etc., las de la ley 17.318: Segba, Hidronor, Tandanor, etc., y la estructura de las sociedades de economía mixta: Somisa, Atanor, etc.

Todas estas empresas dependen de diferentes ministerios y son manejadas con diferentes criterios.

Creemos que se impone la creación de un Ministerio del tipo del de las Participaciones del Estado, de Italia. Tal estructura impediría la intromisión de diferentes ministerios en la conducción de las empresas mediante mecanismos informales que perturban la marcha de las sociedades constituidas. Tal sistema separa las empresas del ministerio que define la política. Esa cercanía —hay ejemplos recientes—, hasta da lugar a que la empresa del Estado quiera a su vez participar en la definición de las políticas nacionales.

Bien claro está que no se trata de negar al Estado su autoridad sobre empresas que son personas jurídicas, pero al fin y al cabo dependientes de la persona jurídica *Estado Nacional*. Pero esa autoridad y la correspondiente responsabilidad se deben ejercer por medio de la estructura legal adoptada.

Creada la estructura orgánica, debe obtenerse el mejor “management” que haya en el país y al precio que sea necesario y luego dejarlo actuar sin limitaciones que no sean el objetivo económico y el cumplimiento de las leyes de la Nación.

El personal directivo y ejecutivo mejor, es el que se desarrolla en la propia empresa. Pero es imprescindible que cada empresa disponga de un equipo de desarrollo de personal que prevea necesidades futuras de ejecutivos y técnicos, que valore, elija y desarrolle y que con anticipación incorpore a niveles intermedios los profesionales y personas capaces que puedan requerirse para ocupar vacantes futuras que no puedan cubrirse con personal propio.

Los sueldos de los funcionarios inferiores no deben incrementarse en forma general, es decir, deben hacerse distingos. Aquellos que tengan mayor capacidad deben ser mantenidos en condiciones salariales bien favorables, de modo tal que no se pierdan los mejores y sí los mediocres.

Nótese que no hablamos de despidos en masa ni de intervenciones que trastroquen y supriman todo lo anterior, ante el fastidio y la frustración de los que están en la empresa. Tal actitud está condenada al fracaso.

Debe actuarse de acuerdo con un plan que mediante etapas bien definidas (que no impida la introducción de gente muy capaz de nivel

medio), permita cubrir todos los niveles con personal capaz, bien remunerado, de empuje, con capacidad de decisión y que por sobre todo valga por los resultados que obtiene en las tareas que se le van asignando.

Es muy frecuente confundir el ser y el hacer. Hay gente que es capaz y poseedora de adecuada personalidad y criterio, pero que no obtiene resultados.

Con este personal no hay problemas técnicos, económicos, financieros, ni laborales que no puedan ser evitados o superados. Todo ello requiere valor y humildad. Lo primero para seguir adelante cuando los resultados aun no están a la vista y la resistencia al cambio se exaspera en una oposición irrazonable. Lo segundo para darse cuenta, como los japoneses, de que no hay que tener vergüenza de copiar cuando se comienza (recordemos que cuando llegaron a la altura de sus modelos fueron capaces de superarlos, empleando entonces su iniciativa).

No hemos hablado de distribución de ganancias. En este momento parece que ni fuera necesario. Tanto en la empresa multinacional como en la empresa del Estado, lo esencial es encontrar un adecuado equilibrio y cuando la empresa reparte buenas ganancias y no pérdidas, el equilibrio será fácilmente alcanzable para los hombres que hemos descrito en los párrafos anteriores.

Se nos dirá que será imposible evitar que en las empresas del Estado, las consideraciones políticas pequeñas afecten cualquier plan de desarrollo de personal; que el escalafón y los nombramientos extemporáneos son costumbres demasiado arraigadas entre nosotros; que la autoridad empresaria (bien designada) que quiera llevar adelante un plan empresario, sin injusticias pero también sin sentimentalismos, no va a durar mucho, y también se nos darán gran cantidad de ejemplos, todos ellos válidos, que demuestran el fracaso de las empresas del Estado (también se pueden nombrar empresas privadas con malas administraciones que el Estado tuvo que tomar a su cargo, pero reconocemos que son pocos casos).

Ante una realidad tan evidente que hasta parecería superar las razones políticas dadas en contra de la empresa multinacional, sólo se nos ocurre un pensamiento de índole totalmente diferente: ¿Hasta cuándo seguirá el hombre esforzándose por incrementar su capacidad adquisitiva y por lo tanto seguirán siendo imprescindibles el rendimiento y la eficiencia empresaria?

¿No se llegará a un punto de saturación a partir del cual el hombre preferirá darse el gusto de fortalecer su individualidad, de ser más libre y de trabajar para la sociedad tendiendo a que ésta y él mismo sean los únicos beneficiarios del esfuerzo?

Creemos que la “zanahoria” del mayor consumo está dejando de ser la meta del hombre de los países más desarrollados.

Los países que no llegaron a su propio punto de saturación, sin embargo, deberán seguir incrementando su eficiencia aunque conscientes de que su validez como parámetro fundamental no es permanente.

NUESTRO CALENDARIO en la Marcha del Tiempo

Su Origen Su Historia

Por HOMERO J. GERINO

Este breve trabajo es el fruto de una recopilación de diversos escritos aparecidos a través de los años sobre un tema del que poco se ha dicho, pero que no está exento de algún interés por los hechos principales que se fueron sucediendo en las distintas etapas que le tocó vivir a nuestro calendario en sus sucesivas modificaciones, hasta verlo llegar a una perfección con respecto a la marcha del tiempo, que se ha conseguido después de numerosos y prolongados cálculos efectuados durante muchos siglos de duras labores científicas.

Conceptos generales

La palabra “calendario” proviene del vocablo latino “calendae” que significa calendas, o sea: época, tiempo pasado. En el antiguo calendario romano y eclesiástico, esta palabra era sinónimo de “primer día del mes” (prima mensis dies), y según se cree, esta frase procede de las costumbres que tenían los sacerdotes encargados de arreglar el calendario, de convocar al pueblo romano a concurrir al foro el primer día de cada mes, para anunciar cuál iba a ser la duración del mismo. Las calendas eran ofrendadas a la diosa Juno, reina del cielo, y se denominaban “calendae primae, secundae, tertiae”, etc., según fuera primero, segundo o tercer mes, o sino “calendis proximis”, cuando se refería al mes próximo.

Todo esto hace indicar que las calendas eran propias del pueblo de Roma, pues la actuación de aquellos prelados en comunicar el tiempo o días que iba a durar un mes, solamente estaba en el “modus vivendi” de los romanos, y se supone lo hacían con el fin de idear innumerables combinaciones para arreglar o acomodar a su antojo el calendario de acuerdo a las observaciones astronómicas y a la llegada de las estaciones. En cambio, como al conjuro de una inteligencia opuesta a ello, el pueblo griego que tanto aportó y tanto influyó con su vasta cultura en las conquistas de la expansión de Roma como también en la civilización mundial, ya sea en la pintura, las letras, la música, la escultura, la astronomía, la arquitectura, la filosofía y hasta en la medicina, ese pueblo griego carecía de calendas. Si bien es cierto que mucho se ha oído y mucho se habla de las “calendas griegas”, hay que tener en cuenta que ello no es más que una expresión irónica y burlesca que se refiere a un hecho o a una fecha cualquiera, que a pesar de ser esperada, nunca ha de llegar, por cuanto justamente los griegos no contaban con calendas. Eso no quiere significar que dicho pueblo no llegara a tener su propio calendario, como se verá más adelante. En síntesis: las “calendas griegas” es sinónimo de nunca.

Definición

El calendario se puede definir diciendo que es el conjunto de días, semanas y meses que ha sido confeccionado con el objeto de evitar que el año civil y el año solar o trópico vayan separándose entre sí, a fin de que las estaciones del año, como así también las fiestas, en especial las religiosas, no caigan en discordancia.

Desde épocas lejanas, quizá mucho antes de lo que nos podemos imaginar, pues se calcula que se origina en la edad de piedra, fue una preocupación constante del hombre tratar de resolver la medida o el transcurrir del tiempo. Es por ello que para la solución de este problema se hayan confeccionado diversos calendarios, todos ellos de acuerdo a costumbres, razas, idiomas, idiosincrasias y hasta intereses de los distintos pueblos. Estos calendarios se basaban, unos en el movimiento aparente del Sol alrededor de la Tierra, y otros en las fases de la Luna.

Se denomina movimiento aparente del Sol, al recorrido que, en apariencia, este astro efectúa durante el año alrededor de la Tierra tal como se presenta a la vista del observador, es decir, prescindiendo de todo cálculo científico. Se conoce con el nombre de fases lunares a las distintas posiciones que presenta la Luna y que se producen en forma periódica. Estas se producen cuatro veces por mes y se denominan luna creciente, luna llena, luna menguante y luna nueva, empleando en ello un tiempo de 29 días y 12 horas. Por lo tanto, el año lunar tiene 354 días, es decir, 11 días y 6 horas menos que el año solar o trópico.

Calendarios diversos

Es así que existieron y existen aún, entre otros, el calendario azteca, el incaico, el maya, el hindú, el griego, el egipcio, el israelita, el chino, el mahometano, el ortodoxo y el gregoriano o juliano reformado, que es por el que nos regimos en la actualidad.

No todos los calendarios tenían y tienen la misma cantidad de días y meses. Así, por ejemplo, el azteca que empezaba el 1° de marzo, constaba de 365 días divididos en 18 meses de 20 días cada uno, agregándose 5 días cada año a fin de equilibrar la marcha del tiempo, y su calendario estaba representado por la Piedra del Sol. Los aztecas conocían con la misma precisión que los europeos la duración del movimiento aparente anual del Sol alrededor de la Tierra. Todos los meses tenían una festividad religiosa, pues cada uno de ellos estaba dedicado u ofrendado a una divinidad distinta. Estas festividades eran fijas unas, y móviles las otras, estando las primeras consagradas al Sol como centro del universo y dador de vida.

El calendario incaico se regía de acuerdo a las fases de la Luna, atribuyéndose al inca Pachacútec Yupanqui, verdadero conductor de su

imperio durante los siglos XIV y XV, la creación del año de 12 meses lunares, aunque se ignoraba la verdadera cantidad de días. El calendario maya, cuyo pueblo o raza fue uno de los que formaron la nacionalidad mexicana, a igual que el azteca, se componía de 18 meses de 20 días cada uno, con el agregado de 5 días cada año para completar el movimiento aparente del Sol. El calendario hindú dividía los meses en dos quincenas: la quincena clara y la quincena oscura, según se encontrara la Luna en cuarto creciente o cuarto menguante.

El calendario griego es el que regía en la antigua Grecia y los pueblos bajo su influencia. En su origen era lunar y constaba de 12 meses de 29 y 30 días en forma alternada, por cuanto el mes lunar se compone, como se dijo, de 29 días y 12 horas, teniendo el año por lo tanto, 354 días. El calendario egipcio tenía 12 meses de 30 días, más un adicional también de 5 días por año, para equilibrar la marcha del tiempo. El israelita o hebreo tiene 12 meses de 29 y 30 días cada uno, con un total de 353 a 355 días en el año, según los casos, manteniendo en la actualidad el mismo orden y nomenclatura de los meses de origen.

El calendario de la antigua China tenía el año civil de 12 “lunas” de 29 días y 12 horas cada una, pero cada 3 años se intercalaba un mes solar de 30 días, a fin de buscar la concordancia con el año astronómico. El año de 12 “lunas” tenía 354 días y el año “a mes grande”, como decían ellos, era de 384. Los meses se designaban utilizando el número ordinal, es decir, 1°, 2°, 3°, etc., y los años se contaban a partir del advenimiento de cada emperador, empezando por el primer novilunio o luna nueva. El calendario mahometano se compone de años lunares, teniendo los meses entre 29 y 30 días en forma alternada. El ortodoxo es el mismo que el calendario gregoriano o juliano reformado, con igual nombre en los meses, pero con una diferencia actual de 13 días menos que el nuestro, debido a que los pueblos de la línea ortodoxa no aceptaron en ese entonces la reforma del calendario juliano efectuada por el Papa Gregorio XIII, y sobre la cual se hablará más adelante.

En cuanto al calendario gregoriano, llamado también nuevo o reformado, es aquel que fue impuesto en el año 1582 a raíz de la reforma citada, sobre la base del calendario juliano o de Julio César, que a su vez había confeccionado éste en el año 45 antes de J. C., o sea en el 708 de la era romana.

Aparte de estos calendarios ya descriptos, es de mencionar otro que tuvo una vida muy corta. Se trata del calendario revolucionario o republicano nacido después de la Revolución Francesa y que fue aprobado por la convención de dicho país en octubre de 1793 y subsistió hasta 1805. Estaba constituido por 12 meses que llevaban el nombre de distintos fenómenos climáticos o de diferentes prácticas y tareas agrícolas. El primer mes era el mes “vendimiario”, llamado así por la

CALENDARIO FIJO INTERNACIONAL

ENERO						
D	L	M	M	J	V	S
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

FEBRERO						
D	L	M	M	J	V	S
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

MARZO						
D	L	M	M	J	V	S
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

ABRIL						
D	L	M	M	J	V	S
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

MAYO						
D	L	M	M	J	V	S
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

JUNIO						
D	L	M	M	J	V	S
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

*DIA BISIESTO
Junio 29

SOL						
D	L	M	M	J	V	S
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

JULIO						
D	L	M	M	J	V	S
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

AGOSTO						
D	L	M	M	J	V	S
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

SEPTIEMBRE						
D	L	M	M	J	V	S
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

OCTUBRE						
D	L	M	M	J	V	S
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

NOVIEMBRE						
D	L	M	M	J	V	S
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

DICIEMBRE						
D	L	M	M	J	V	S
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

*DIA DEL AÑO
Diciembre 29

época de la vendimia; le seguía el “brumario”, que era el tiempo de las brumas bajas de la región media de Francia; venía luego el “frimario”, que era el momento de la escarcha; luego el mes “nivoso”, que correspondía al tiempo de las nieves; el “pluvioso”, por la época de las lluvias; el “ventoso”, por el tiempo de los vientos; el “germinal”, se refería a la época de la germinación de las semillas; el “floreale”, al tiempo de las flores; el “pradial”, por el de las praderas; el “mesidor”, por la época de las mieses; el “termidor”, por el tiempo del calor y de los baños, y por último el “fructidor”, por la época de los frutos.

Origen de nuestro calendario

El origen de lo que es hoy el calendario gregoriano, se supone llega a la época de Rómulo, que fue el mítico fundador y primer rey de Roma. Según se cree, Rómulo reinó entre los años 753 (año de la fundación) y 715 antes de nuestra era. En ese entonces la medida del tiempo se verificaba por medio del calendario romano, basado en el Año de Rómulo, y que tenía 10 meses con 304 días, empezando el año el 1º de Martius que constaba de 31 días, siguiéndole a este mes los de Apriles con 30, Maius con 31, Junius 30, Quintilis 31, Sextilis 30, September 30, October 31, November 30 y December 30. Como se podrá observar, los primeros meses del año estaban consagrados a distintos dioses. Así Martius era ofrendado a Marte, dios de la guerra; Aprilis en homenaje a Apolo, dios del Sol, la música y la poesía; Maius dedicado a Júpiter que tenía como sobrenombre Maius y considerado por Homero como el “padre de los dioses y los hombres”, y por último Junius ofrendado a la diosa Juno, estimada como la reina del Olimpo. En cuanto a los meses que siguen a éstos, tomaban el nombre según su orden numérico: Quintilis (5º), Sextilis (6º), etc.

Reforma de Numa

No existiendo ninguna relación entre la marcha del tiempo y el movimiento solar, sucedió que las estaciones del año pasaban por todas las épocas del mismo, es decir, que había una gran discordancia. Se atribuye, pues, al segundo rey de Roma, Numa Pompilio, que reinó entre 714 y 671 antes de J. C., la primera reforma del calendario de Rómulo. El rey Numa estableció el año compuesto por 355 días agrupados en 12 meses en lugar de 10, por lo que a este rey se le adjudica la implantación en el año de los meses de Enero y Febrero (Januarius y Februarius) . Así fue como el calendario de Numa Pompilio pasó a ser igual al griego, pero con la diferencia que tenía un día más, por cuanto el calendario griego tenía 354 días agrupados en 12 meses lunares. Esto se debió, seguramente, al hecho de que los romanos consideraban nefastos o de mal agüero a los números pares. Los días que

componían dichos meses eran: Enero con 29 días, Febrero con 28, Marzo 31, Abril 29, Mayo 31, Junio 29, Julio 31, Agosto 29, Septiembre 29, Octubre 31, Noviembre 29 y Diciembre 29. Total 12 meses y 355 días. Como se puede observar, salvo el mes de Febrero con 28 días, el único con número par, los demás meses figuran teniendo 29 y 31 días y 355 el total. Quiere decir entonces que lo dicho, en el sentido de que los romanos estimaban de mal presagio a los números pares, aquí se confirma, demostrando además que dicho calendario se basaba más en las fases de la Luna que en el movimiento aparente del Sol.

Al cabo de un año de la reforma del calendario de Rómulo, se observó un desplazamiento de las estaciones, por lo que hubo que recurrir a las intercalaciones de días, las primeras de las cuales se efectuaron cada 2 años, agregando al final de Febrero un mes de 21 días, intercalaciones que estaban a voluntad de los pontífices, motivando con ello serias confusiones por cuanto las resoluciones de los prelados obedecían a razones religiosas y políticas.

Ya se dijo que se atribuye al rey Numa Pompilio la paternidad de los meses de Enero y Febrero (Januarius y Februarius), el primero de los cuales fue consagrado a Jano, que fue uno de los más antiguos dioses romanos. Después de la inclusión de estos dos meses, los mismos fueron ubicados de la siguiente manera: Enero en primer término, es decir, al empezar el año y Febrero al final, después de Diciembre. Posteriormente y durante la reforma efectuada por Julio César, se intercaló al mes de Febrero entre Enero y Marzo, tal como está ubicado actualmente, aunque algunos sostienen que dicha intercalación se verificó alrededor del año 300 de la era romana.

Reforma Juliana

Así las cosas, el transcurso del tiempo nos conduce a la época de Julio César. Se puede decir que es a partir del gobierno de este general y dictador romano que se empieza a tomar un poco en serio el asunto del andar del tiempo. Ya fuera por pedido especial de Julio César, ya por consejos directos, el hecho real es que la intervención de Sosígenes, un sabio nacido en la ciudad de Alejandría (Egipto), fue lo que indujo al general romano a poner un poco las cosas en su lugar. Ya se dijo que el año de Numa tenía 355 días y que de inmediato se observó un desplazamiento de las estaciones. Esto ocurría en el año 707 de la era romana o sea el 46 antes de J. C.

Recordemos que el año civil es aquel que tiene un número fijo de días, es decir 365 si se trata del año corriente y 366 si es bisiesto. En cuanto al año solar es aquel que comprende el tiempo transcurrido entre dos pasos consecutivos del Sol por el equinoccio de Marzo en su movimiento aparente alrededor de la Tierra. Por otra parte la palabra

equinoccio proviene de los vocablos latinos “Aequus” (igual), y “Nox” (noche), y se refiere al momento del año durante el cual el Sol, en su marcha hacia uno de los trópicos, se encuentra sobre el ecuador y por lo tanto el día tiene la misma duración que la noche en cualquier punto de la Tierra. Durante el año se producen dos equinoccios. Uno de ellos se realiza el 21 de marzo y se denomina de primavera para el hemisferio Norte o de otoño para el Sur, y el otro se efectúa el 21 de septiembre, y es pues de otoño para el hemisferio Norte y de primavera para el Sur.

Conviene hacer notar que al equinoccio de marzo se le denomina también punto vernal, palabra que proviene del latín “ver”, que quiere decir primavera. Todos los datos que aquí se citan, como así también las recopilaciones mencionadas en ese sentido, están calculados para el hemisferio Norte, que es donde se originaron todos los estudios y cálculos efectuados.

En lo que respecta a la marcha del tiempo, es digno mencionar que los antiguos astrónomos, usando instrumentos que hoy serían inferiores como el gnomon, o indicador de las horas en los relojes solares comunes, observando como punto de referencia y con mayor facilidad a los solsticios que a los equinoccios, habían determinado que el año solar constaba de 365 días, siendo ésta la primera aproximación a la realidad.

La palabra solsticio, proveniente del vocablo latino “solstitium” o “solstatio”, que significa “Sol quieto” o detenido, se refiere al momento o época del año durante la cual el Sol, en su movimiento aparente anual alrededor de la Tierra, llega a encontrarse sobre cualquiera de los trópicos, donde justamente parece detenerse durante unos días. Los solsticios son dos y se denominan solsticio de Capricornio que se verifica el 21 de Diciembre y el de Cáncer el 21 de Junio. Ambos se encuentran distantes del ecuador a $23^{\circ} 27'$ de latitud, ya sea al Norte o al Sur del mismo.

El sabio Sosígenes, en sus primeras investigaciones, había observado durante el año 709 de la era romana (44 antes de J. C.) una gran discordancia entre el año civil y el año solar o trópico, y que las estaciones no coincidían como debía ser, es decir, que en dicho desarreglo la estación invernal caía en el otoño y así sucesivamente, desequilibrio que era en ese momento de 90 días de atraso. Esto desde luego no podía ser, por lo que dicho hombre de ciencia propuso a Julio César, a fin de que concordara nuevamente el calendario con la marcha del Sol, agregar 90 días solamente a ese año 709. Dicho agregado fue de un mes de 23 días ubicado en Febrero, llamado mes Mercedinus, y 2 meses más con un total de 67 días entre Noviembre y Diciembre. Ese año, por lo tanto, se compuso de 15 meses con 445 días, ocasionando lo que en la historia de Roma se conoce como el año de la confusión.

CALENDARIO MUNDIAL

ENERO							FEBRERO							MARZO						
D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7	..	..	..	1	2	3	4	..	..	..	..	..	1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23
29	30	31	..	..	..	..	26	27	28	29	30	..	..	24	25	26	27	28	29	30

ABRIL							MAYO							JUNIO						
D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7	..	..	..	1	2	3	4	..	..	..	..	..	1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23
29	30	31	..	..	..	..	26	27	28	29	30	..	..	24	25	26	27	28	29	30

*DIA BISIESTO

El Segundo Sábado Junio 30

JULIO							AGOSTO							SEPTIEMBRE						
D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7	..	..	..	1	2	3	4	..	..	..	..	..	1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23
29	30	31	..	..	..	..	26	27	28	29	30	..	..	24	25	26	27	28	29	30

OCTUBRE							NOVIEMBRE							DICIEMBRE						
D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7	..	..	..	1	2	3	4	..	..	..	..	..	1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23
29	30	31	..	..	..	..	26	27	28	29	30	..	..	24	25	26	27	28	29	30

*DIA DEL AÑO

El Segundo Sábado Diciembre 30

De esa manera quedó compensada esa diferencia o atraso que, como se dijo, era de 90 días, habiendo sido restablecido el equinoccio vernal, que en ese entonces caía el 25 de marzo, como en los tiempos del rey Numa Pompilio.

Origen del año bisiesto

Se ha dicho anteriormente, que la primera aproximación a la realidad fue haber constatado que el año solar tenía 365 días, pero los astrónomos de la época, en sus continuas y profundas investigaciones, en un determinado momento llegaron a la conclusión de que la duración del año solar o trópico era de 365 días y 6 horas, o sea un cuarto de día más que la primera estimación. Fue así que Sosígenes aconsejó a Julio César normalizar este nuevo desequilibrio agregando un día cada 4 años, e intercalándolo entre el 23 y 24 de Febrero, o sea entre el 6° y el 5° día antes de las calendas de Marzo, y designando al mismo con el nombre de “bi-sextus”. Y es así cómo nació el año bisiesto con 366 días, que debía ser intercalado cada cuatrienio. Desde luego que estos consejos convencieron a Julio César, quien decretó dicha reforma, la que debía ponerse en práctica en el año 710, por cuanto el año 709 fue destinado a procurar el restablecimiento de la marcha del tiempo, y fue como ya hemos dicho, el año de los 15 meses con 445 días. Pero he aquí que el año 710, durante el cual se puso en práctica la reforma aconsejada por Sosígenes, fue el año en que Julio César murió asesinado en el Senado de Roma.

Ignorando por qué motivos, o quizá por una interpretación errónea de la mencionada reforma, el asunto fue que las autoridades romanas, después de la muerte de Julio César, hicieron un bisiesto cada tres años en lugar de efectuarlo cada cuatro como correspondía y como se había decretado. Es de comprender que ello motivó un nuevo desequilibrio en la verdadera marcha del tiempo.

Nueva reforma

Así pasaron los años hasta el advenimiento del primer emperador romano que fue Octavio, quien pasó a llamarse Augusto, sobrino y heredero de Julio César, hecho que aconteció en el año 727 de la era romana, continuando así las cosas hasta el año 753, durante el cual se corrigió el error existente, justamente en el mismo año que dio comienzo a la era cristiana. Es entonces que los años, que tenían 365 días, empezaron a computarse bisiestos nuevamente cada cuatro años, iniciando, desde luego dentro de la nueva era, con el año 4, siguiendo el 8, 12, etc., y quedando impuesta desde ese momento, la norma que debían ser bisiestos los años cuya cifra fuera divisible por cuatro.

Efectuada esta última reforma y durante el consulado de Marco Antonio que formó parte del triunvirato romano junto con Octavio y Lépido, el calendario juliano sufrió otro cambio, pero no en los días sino en la nomenclatura, por cuanto el mes Quintilis, que con la inclusión de Enero y Febrero pasó a ser el séptimo mes del año, se convino en llamarlo Julius o Julio en homenaje a Julio César y en agradecimiento por lo que éste hizo en favor de la reforma del calendario. Más adelante se dispuso también que el mes Sextilis pasara a denominarse Augustus, por los servicios prestados por este emperador en cuanto al fomento de la riqueza y poderío de Roma y por el impulso dado a las letras y al arte latinos, época conocida en la historia como el siglo de Augusto.

Referente a este cambio de nomenclatura, se ha llegado a decir que esta variación de nombres fue impuesta por los mismos interesados. El primero, o sea Julio César, por su condición de dictador y como tal sumamente vanidoso, quiso pasar a la historia imponiendo su nombre al mes Quintilis, y en cuanto a Augusto, no queriendo ser menos que Julio César, y al poco tiempo de llegar al poder, también quiso poner su nombre a un mes del año eligiendo para ello a Sextilis. Pero de acuerdo a los informes obtenidos y a las diversas consultas efectuadas, lo más seguro es que la primera tesis sea la cierta. Desde entonces el calendario juliano fue adoptado por los cristianos con la misma nomenclatura de meses y cantidad de días que lleva en la actualidad.

Cálculo definitivo del año solar

Después de haber pasado nuestro calendario tantas vicisitudes, aun le quedaban otras, por cuanto aquí no terminan los problemas, ya que con la marcha del tiempo y con instrumentos de más precisión, los astrónomos modernos emplearon con preferencia el punto vernal, contando el número de días transcurridos entre dos pasos consecutivos del Sol por dicho punto, operación ésta que se efectuó durante un siglo. Dividiendo por 100 la cantidad total de días, se obtuvo con exactitud la duración del año solar, dando un resultado de 365 días, 5 horas, 48 minutos y 46 segundos, lo que da una fracción decimal de 365,2422 días solares medios, en lugar de 365,25 como se había calculado. Vale decir, que había 11 minutos y 14 segundos menos que la estimación anterior. Esta diferencia, con el correr de los años,, acumulaba un tiempo que era alrededor de 3 días cada 400 años. Dicho cálculo se efectuó de la siguiente manera:

Año Juliano	365,25 días
Duración exacta	365,2422 „

Diferencia en un año	0,0078 días
Diferencia en 400 años	3,12 „

Esta pequeña fracción que se observa, de 0,12 de día cada cuatro siglos, y en base a un cálculo absolutamente justo, permite calcular que se necesitan 3.333 años para que la diferencia sea igual a un día, de lo que se deduce que para efectuar el equilibrio absoluto deberá suprimirse un día bisiesto cada 3.333 años.

Concilio de Nicea — Fijación del día de Pascua

A todo esto y con el andar del tiempo, en el año 325 de nuestra era se realizó en Nicea, antigua ciudad de Anatolia (Asia Menor) llamada hoy Isnik, un concilio ecuménico o congreso de obispos de la cristiandad. En dicho concilio se decidió, entre otras cosas, buscar una solución al problema que ocasionaba esa pequeña diferencia de 0,0078 de día que se producía en un año, pero dicho punto se dejó para mejor oportunidad, pues el motivo del congreso era otro. El objeto del mismo fue uniformar criterios referentes al día en que debía celebrarse la más importante de sus festividades, que era el día de Pascua. En el transcurso de dicho concilio se comprobó que en ese año 325 el equinoccio de Marzo coincidió con el 21 de dicho mes, fecha que debía respetarse y tenerla muy en cuenta para lo sucesivo, pues esa fecha era la base o piedra fundamental para las resoluciones que debían emanar de dicho concilio.

Ya en un congreso anterior celebrado en el año 314 en la ciudad de Arles (Francia) se trató de poner punto final a una situación en la que se debía procurar que toda la cristiandad festejara el día de Pascua en un día determinado, pero nada se adelantó hasta la realización del concilio de Nicea. Fue así que en esta reunión se aprobaron, entre otros, los siguientes puntos: 1º) El día de Pascua debía celebrarse siempre en domingo; 2º) Dicha celebración no debía coincidir con la Pascua judía; 3º) La fiesta de Pascua debía celebrarse el primer domingo después del plenilunio que sigue inmediato al equinoccio de Marzo; 4º) Si dicho plenilunio o luna llena coincidiera en un día domingo, la celebración debería realizarse el domingo siguiente. De allí que los festejos de Pascua se celebren entre los meses de Marzo y Abril, y siempre después del plenilunio.

Establecida o fijada la celebración del día de Pascua, ésta resultó ser la fecha-eje alrededor de la cual giran las demás fiestas movibles. Así, por ejemplo, el miércoles de Ceniza, o sea el primer día de la Cuaresma, se determina contando 46 días antes del domingo de Pascua; por lo tanto, los tres días inmediatos anteriores a dicho miércoles se festeja el Carnaval. Siete días antes del día de Pascua se celebra el domingo de Ramos, o sea el último día de la Cuaresma. La Ascensión del Señor

se festeja contando 40 días partiendo del domingo Pascual, ocurriendo Lo mismo con Corpus Christi, que se venera a los 60 días posteriores a Pascua. La festividad de Pentecostés se celebra 50 días después del domingo de Pascua. Y así con las demás fiestas religiosas movibles.

Reforma Gregoriana

Y así fueron pasando los años y los siglos, pero siempre con esa pequeña diferencia de minutos y segundos en los verdaderos cálculos, que se fueron acumulando en el correr de esos años y esos siglos. Es así que se llega al año 1582, año en que se observó que el equinoccio de Marzo o Sol en el punto vernal, coincidía con el 11 de dicho mes en lugar del día 21 como debía ser. Como se comprenderá, este hecho ocurrió como consecuencia de la acumulación de la diferencia de los 3 días y fracción que se había producido en los 1257 años transcurridos desde el concilio de Nicea. Es decir, que de acuerdo a lo decidido en dicho congreso, se había notado un atraso de 10 días entre el calendario y el paso del Sol por el ecuador. Fue por ese motivo que el Papa Gregorio XIII, que ocupó el trono desde 1572 hasta 1585, con el objeto de hacer respetar lo que se había aprobado en Nicea y asesorado y aconsejado por los astrónomos Clavio y Lilio, dictó una bula o decreto pontifical en el que se dejó establecido que el día siguiente al 4 de octubre de 1582 no fuera día 5 sino 15 de octubre, vale decir, que el almanaque fue adelantado 10 días con el fin de corregir ese atraso que se había producido en la marcha del tiempo. De esa manera el equinoccio de Marzo volvió a caer el día 21 de dicho mes.

Normalizada nuevamente esta situación, había que evitar que en lo sucesivo volvieran a repetirse esos errores, para lo cual y teniendo en cuenta lo manifestado anteriormente que con el correr de los años se acumulaba una cantidad de tiempo que era de 3 días y fracción cada 4 siglos, había que compensar de cualquier manera ese atraso del año civil con respecto al año solar o trópico. Para ello, en ese mismo documento pontifical se dejó establecido lo siguiente: aquellos años fin de siglo cuyas cifras o números correspondientes a la cantidad de centenas no fueran divisibles por cuatro, no serían bisiestos. Es así que los años 1700, 1800 y 1900 no lo fueron; en cambio fue bisiesto el año 1600, como así también deberán serlo el 2000, 2400, etc. De esa manera se eliminan 3 días cada 4 siglos, lo que permite mantener ese equilibrio tan buscado entre el año civil y el solar, quedando pendiente, desde luego, resolver el problema de esa pequeña fracción de 0,12 de día que se produce también en ese mismo lapso, o sea de un día cada 3.333 años. Para ello se ha propuesto no hacer bisiestos, a pesar de la regla anterior, los años 4000, 8000, etc., con lo cual se podrá decir que nuestro calendario no llega a tener un error de un día en 20.000 años.

La eliminación de 3 días cada cuatro siglos rige solamente para nuestro calendario, por cuanto los pueblos que siguen la religión ortodoxa, como Grecia, Bulgaria, Rumania, Rusia y otros, ignorándose por qué motivos o quizás por espíritu de contradicción o distinta idiosincrasia, no adoptaron en ese entonces la reforma gregoriana, siguiendo por lo tanto con el antiguo calendario juliano. Por ello es que la fecha de dicho calendario tiene con respecto al nuestro un atraso de 13 días, atraso que proviene en primer término de 10 días por no haber aceptado el adelanto del 5 al 15 de Octubre de 1582 establecido por el Papa Gregorio XIII, y los otros 3 días por haber hecho bisiestos dentro del calendario ortodoxo los años 1700, 1800 y 1900. Por lo tanto, y citando un ejemplo, cuando nuestro calendario marca el 31 de Diciembre, en el ortodoxo se vive el 18 del mismo mes. De acuerdo a las normas que se han citado, esta diferencia continuará hasta el año 2100 (en el que la misma será de 14 días), debido a que el año fin de este siglo XX, es decir el 2000, deberá ser bisiesto para nosotros también.

En la actualidad, la diferencia antes mencionada en el calendario ortodoxo existe solamente para las festividades religiosas, por cuanto si bien es cierto que la iglesia ortodoxa tiene también su fiesta máxima en el día de Pascua, la misma se celebra en fecha distinta a la de la Pascua judía, nunca coincidiendo con la misma, ni tampoco antes, pues ya se ha dicho que el almanaque ortodoxo se guía para las festividades religiosas sobre la base del calendario juliano. En cambio en la vida civil, esos pueblos, que no aceptaron hace 4 siglos la reforma gregoriana, actualmente siguen las normas de nuestro almanaque quizá por razones de conveniencia o comodidad, y ese regir no es reciente, por cuanto nuestro calendario ha sido adoptado por casi todos los países del mundo, algunos de ellos desde el mismo año de la reforma gregoriana. Así, por ejemplo, España adoptó nuestro calendario en el año 1582 juntamente con Italia, Portugal y Francia. Austria y Alemania en 1584, Polonia en 1586, Hungría en 1587, Inglaterra en 1752, Suecia en 1753, Japón en 1873, China en 1911, Bulgaria en 1917, Rusia en 1918, Yugoslavia y Rumania en 1919, Grecia en 1923 y Turquía en 1926, aparte de los países nuevos como los de América y otros, que ya iniciaron su vida con el calendario gregoriano.

Apenas realizada la reforma gregoriana, se sabe que fue motivo de censuras que se produjeron en forma continua y acaso sin justificación alguna. En cambio, es muy interesante citar la opinión del P. Eduardo Brugier sobre este asunto, quien en su tratado de cosmografía dice: “que la reforma gregoriana, que es la definitiva, sobre la base del calendario juliano, debe considerarse como una obra que está en perfecta armonía con la ciencia y las exigencias de la utilidad pública, y no llegamos a formarnos una idea cabal de los trabajos, estudios y cálculos

que fueron necesarios para alcanzar la sencillez y exactitud que presenta dicha reforma”.

Y así continuó la marcha del tiempo.

Propuestas de reformas modernas

El calendario gregoriano, a pesar de su justeza y de su perfección, en estos tiempos atómicos y espaciales se considera no totalmente conveniente, por lo cual se está estudiando reemplazarlo por otro que rija la marcha del tiempo de manera internacional, es decir, que sea adoptado por todos los países del mundo. A tal efecto, entre los calendarios modernos más aceptables considerados como fijos, están el Internacional, el Mundial y el Perpetuo, este último confeccionado por el doctor Williard Edwards, del Estado norteamericano de Massachusetts, quien visitó la Argentina durante el mes de septiembre de 1970.

El objeto principal de estos calendarios ideales es el de superar las discrepancias que todavía existen entre el calendario “solar” civil y el “lunar” de la Iglesia, las que causan las variaciones de fecha de las fiestas religiosas y el hecho de que los días de la semana no caigan siempre en las mismas fechas del mes.

El proyectado calendario Internacional, consta de 13 meses de 28 días cada uno, los que suman 364 días al año, quedando una fecha o día libre que es el 365º día, debiendo figurar éste como Día del Año y colocado a continuación del último día de diciembre. En lo que respecta al año que debe ser bisiesto, el día correspondiente se intercalaría a continuación del último día de junio, y se le denominaría Día Bisiesto. En este calendario los meses conservan el mismo nombre que los actuales, y el décimotercer mes se llamaría Sol, el que se ubicaría entre junio y julio. Por lo tanto, todos los meses, siendo de 28 días cada uno, empezarían en el mismo día semanal: domingo, como primer día de la semana, y terminarían en sábado.

En cuanto a los calendarios Mundial y Perpetuo, los mismos son casi iguales, pues ambos poseen cuatro trimestres de 91 días cada uno, con la misma nomenclatura de los meses de nuestro calendario. El primer mes de cada trimestre tiene 31 días y los otros dos meses 30 días cada uno. Los cuatro trimestres totalizan 364 días, quedando por lo tanto, también un día como fecha en blanco o día libre, que se ubicaría, como en el calendario Internacional, a continuación del último día de diciembre y se llamaría Día del Año o Día del Año Nuevo. En los años bisiestos, también se haría figurar el día correspondiente, a continuación del último día de junio, denominándose Día Bisiesto. La diferencia entre ambos estriba en que en el calendario Mundial todos los trimestres comienzan en domingo y terminan en sábado. En el Perpetuo del doctor Edwards, en cambio, los trimestres empiezan en día lunes y terminan

en domingo. En ambos calendarios se agregan dos días al mes de febrero que tendría 30, y un día al mes de abril, en su condición de mes inicial de un trimestre. En cambio, se quitan un día a marzo, uno a mayo y uno a agosto, que quedarían con 30 cada uno. En el calendario del doctor Edwards no existen ni martes ni viernes 13, pudiendo celebrar con regularidad su día todas aquellas personas nacidas el 29 de febrero. En cambio, no podrán festejarlo todos aquellos que nacieron el 31 de marzo, el 31 de mayo y el 31 de agosto, con lo cual serían más los que pierden que los que ganan.

A fin de suministrar una idea cabal de los calendarios Internacional, Mundial y Perpetuo, se podrán comparar los mismos a través de la descripción gráfica de los dos primeros, ya que el Perpetuo, como se ha dicho, es casi igual al calendario Mundial.

Según comenta el doctor Edwards, su calendario Perpetuo ha sido aprobado por varios países, incluso el Vaticano, estando a la espera de una resolución favorable de las Naciones Unidas para su adopción en todo el mundo. Para empezar a regir este calendario, desde luego, se deberá esperar aquel año en que el día 1° de enero coincida con un lunes, para así continuar perfecto y regular, acorde con la verdadera marcha del tiempo.

Lo que queda por ver es qué dirán los fabricantes de almanaques, cuya industria anual se basa precisamente en las deficiencias que estos calendarios ideales pretenden subsanar.

¿ En qué Mundo Vivimos ?

Por el Capitán de Navío
MANUEL A. MORANCHEL

Soporta la humanidad un período de violentas transformaciones que conducen a definiciones sociales antagónicas; se vive en estado de crisis permanente, bajo el imperio de la fuerza. La experiencia enseña que en toda alteración de un "status" el órgano crea el remedio; en cada crisis es lo espiritual, lo que sobrevivió a la lucha. No fue el poder militar, el económico, etc. Pensamiento profundo, admitido por Napoleón Bonaparte, el perturbador del siglo XIX, en su "Memorial". Ya lo dijo Ortega y Gasset: "Un pueblo no puede elegir entre varios estilos de vida; o vive conforme al suyo o no vive", y un axioma anticipado por Echeverría dice: "No se hacen constituciones para los pueblos, sino que se forman pueblos para las constituciones". ¿Dónde estamos?

Los tiempos actuales nos ofrecen como estado de ánimo prevalente el de una perplejidad impotente.

Vivimos en un mundo en el que constantemente se producen los hechos más diversos; un cataclismo es hoy posible; se cree estar asistiendo al fin de un régimen. Ciertos actos, cuya finalidad la actual cultura limita, recuerdan al año 1789, prólogo de la Revolución Francesa. ¿Es que asistimos al comienzo de algo terrible, que destruirá al mundo en que vivimos?

El fin de una civilización, de una cultura, no es un acontecimiento nuevo; la disolución del Imperio Romano, la división de Europa por la pérdida de Bizancio, el éxito en las batallas de Poitiers, de Viena y Lepanto, ¿no son actos comprobatorios en favor o en contra? Surge la necesidad de explicarnos todo lo que vemos, lo que sentimos, de encontrar algo que lo resuelva.

Sostienen algunos filósofos que nada existe en la inteligencia que no provenga de los sentidos; que nuestro sistema nervioso nada crea por sí mismo; que es un espejo donde se refleja el mundo y que nuestro cuerpo acciona por vía de impulsos que le provocan las informaciones y las reacciones, pero, ¿el mundo en que vivimos se refleja realmente en nosotros, o viceversa? Y si como es, existiendo y reflejándose en nosotros, ¿lo interpretamos adecuadamente? ¿Sabemos discernir el real camino? Por ello, interpretarlo significa establecer, dentro de nuestros medios, una conexión entre la variedad de lo que percibimos o aprehendemos, y su debida solución.

“El hombre es el producto de causas; sin prever el fin a que arribará, es autómeta”, dijo Bertrand Russell, pero es un ser de ilimitadas ambiciones, que mantienen a la humanidad en constante movimiento y progreso. En la imaginación que lo impulsa, dos deseos se destacan: el poder y la gloria, que aunque idénticos, no son aliados, pero ambos provocan los mismos actos o sucesos. En el difícil mundo en que vivimos debe nuestro conocimiento, nuestro análisis, nuestra voluntad, poner su influencia, aunque la búsqueda esté sometida a inmensos esfuerzos.

Tal es el deber de la vida, pues no se debe solamente vivir su mero mecanismo.

Alejandro Dumas, en su novela *El Conde de Montecristo*, le hace repetir a diario a su protagonista Edmundo Dantés, mientras permanece preso en el castillo de If, esta oración: “Dios mío, consérvame la memoria”. Siempre es bueno recapacitar, porque con el tiempo no sólo cambia la fisonomía física, sino también la moral, y algo más grave que la crueldad del tiempo es el olvido de las reglas éticas tradicionales. La memoria es frágil para los interesados, cualesquiera sean sus intereses, y su inobservancia suele clasificarse como mala fe, pues las cosas que el honor prohíbe están más prohibidas cuando las leyes no concurren a la prohibición.

Desde 1914 dos generaciones hemos presenciado dos guerras mundiales sangrientas; la *Pax Britannica*, que imperó por un siglo, no logró evitarlas; hemos asistido al desmembramiento de un colosal imperio que dirigió políticamente al mundo por casi 350 años, como también al de los imperios coloniales de naciones europeas, dando origen y formación a colectividades incapacitadas. Vivimos un mundo dividido en dos campos armados, con dos culturas, dos filosofías, dos maneras de vivir; volvemos al despotismo, no el ilustrado de tiempos pretéritos, sino el policial moderno. Es cierto que también hemos adquirido un adelanto científico paralelo, pero desgraciadamente, en ciertos aspectos, éste representa el mayor mal que amenaza a la humanidad.

A nosotros nos sigue una generación joven, que vive las dudas que nos afligen y que reacciona diferentemente; ¿qué pensar, qué nos queda? Podría ser:

- 1º) El fin de la vida humana en el planeta.
- 2º) Una vuelta a la barbarie después de una catastrófica disminución de la población del globo.
- 3º) Unificación del mundo bajo un solo gobierno, que posea el monopolio de las principales armas de guerra.

Tal puede ser nuestro, final si, como la experiencia del tiempo enseña, el hombre acepta la natura actual y arroja los ritos antiguos; por ello debemos meditar largamente, y elegir, sean los pueblos o los grupos sociales, pues el pensar solo, cuando no se sabe qué es la realidad, constituye un error fatal al que todos espontáneamente tendemos.

Cualquier doctrina puede ser “un medio moral” para el dominio de un sector, pero la moral presenta dos aspectos: uno, análogo a la ley y otro, de conciencia individual que requiere la subordinación a la ley. Tal el profundo significado del principio ético.

En la actualidad la violencia, con sus derivaciones sangrientas, constituye una prueba, siendo el poder de la guerra el único control eficiente

(si fuera necesario), pero surge entonces la paradoja: sin rebeldía, la humanidad se estacionaría y la injusticia sería inmediata; por ello la felicidad consiste en prosperar, no en haber prosperado.

Nos preocupa el futuro como nunca lo haya hecho anteriormente. Razones no faltan; la evolución y revolución social, nacional e internacional, constituye su principal causa. Libertad es la palabra dominante, pero si ella significa “poder realizar lo que nos agrada”, debemos establecer previamente si con ello arriesgamos nuestro bienestar. Por lo tanto, debemos luchar para lograr lo mejor, o de lo contrario, esperar para vivir con lo peor.

La gradual elevación del ser, desde sus difíciles comienzos hasta su actual nivel, nos concede la esperanza de lograrlo, pues siempre ha imperado el real sentir del “modo de vida”. Enseña la historia que, en momentos difíciles, ciertos hombres culminaron una larga evolución, y luego los reestructuradores le dieron forma y permanencia, aunque ella provocara sus críticas, pues la ciencia, en general, ignora qué es la verdad; aun no se tiene, ni se ha logrado, una definición exacta de ella.

Conducción

Un conductor es el practicante de un arte que se resiste a ser anulado, y cambia, evoluciona con el tiempo; lo pasado es su mejor enseñanza, pues no es absoluto, total; lo altera lo que el hombre lleva en sí de idea, de concepción y de carácter.

La vida, materia animada por algo imponderable, actúa adecuándose a principios que le dan deseo, voluntad, etc.; el ser humano es hijo de la tierra, pero no derivó de una criatura especializada, definida. Su crecimiento y desarrollo hizo de él lo que es actualmente. Se cree superior a cuanto vicia encuentra en este mundo habitado; se considera un ser único para quien fue creada la tierra y quizás el universo.

Existen diferencias fundamentales entre las sociedades primitivas y la moderna; las primeras se fundaron sobre el trabajo del esclavo, la segunda sobre el trabajo libre y adecuadamente compensado, y si bien donde la tierra fue más abundante la esclavitud echó raíces más profundas, la evolución actual sostiene rígidamente este principio moderno, y su fracaso en algunos países, o en condiciones varias, es tan sólo el resultado de regímenes totalitarios o policiales. Esto confirma que una sociedad basada en el todopoder del Estado es retrógrada por naturaleza.

La revolución social más profunda tuvo lugar en el siglo XIX: La Guerra de Secesión norteamericana (1861-1865). Lo aparente fue la supresión de la esclavitud, pero lo fundamental fue quitarle a los Estados sureños, agropecuarios, el poder dominante que por dicha explotación obtenían y ejercían sobre los nortños, de incipiente expansión industrial. El triunfo de la Unión significó la unificación de una gran

nación y la implantación de una nueva y compensadora libertad de trabajo, concepción humana que tuvo acción preponderante en la liberación colonial después de la segunda guerra mundial.

El Estado soberano es una idea materializada en el espacio, y está definido por límites determinados; su extensión es función de su capacidad para cumplir la política que su poderío le concede. Roma fundó la mayor unidad política conocida hasta entonces; los Mongoles fueron sus imitadores, aunque no alcanzaron tal nivel, pero Inglaterra los superó, pues consolidó un Imperio heterogéneo, y con su profundo sentido de lo real concedió al mundo un siglo de paz, y por ende de progreso, en una época de mayor cultura y de principios nacionales.

La primera entidad política fue la tribu, que echó raíces cuando el hombre aprendió a cultivar la tierra; su desarrollo dio origen al Estado, quien concedió aspecto formal al orden legislándolo, es decir, imponiendo lo que hasta entonces era acto tolerado. Bentham dijo: “La sociedad política, el Estado, es una reunión donde un número de personas tiene la costumbre de obedecer a una o a una asamblea de personas”. De ello nace la necesidad de dar fuerza al Estado para obtener obediencia. ¿Es un instrumento de clase? Lo fue en el pasado; hoy en día han disminuido las diferencias sociales y se ha convertido en un instrumento de individuos que aprovechan el poder adquirido.

El poder tiene muchas formas: La riqueza, el armamento, la opinión, la actividad, etc.; de una de ellas surge un ejercicio dominante y por eso se presencian éticas diferentes; la política es sólo el acto de ejecutarlo, arte difícil de por sí, y donde los triunfadores han sido los más capaces. El gobierno es una necesidad de orden en las colectividades y su intención, el bienestar de las mismas. Por ello el humano encuentra provechosa la vida en común, pero sus deseos, sus costumbres, continúan siendo individuales; de esto surge la dificultad de la vida colectiva y la necesidad de control.

El poder, en su principio social, fue ejercido por sacerdotes y reyes; surgieron variantes: en el Imperio Romano el poder llegó a ser del ejército, aunque mantuvo la apariencia ejecutiva; la religión monoteísta introdujo nuevas modalidades; la alianza poder-iglesia dio origen divino al reinado, mito que justificó su autoridad, pero a su vez la intervención temporal de la Iglesia condujo a las guerras del Papado, que culminaron con la ocupación de Roma por el reino de Italia, en 1870.

El valor de un poder depende de la capacidad técnica de quienes lo ejercen, de sus doctrinas, de sus recursos económicos; fácil en sus principios, los problemas que generaron las dos guerras mundiales introdujeron graves perturbaciones en la vida de las naciones, y el ejercicio de un poder se tornó difícil.

Stuart Mill, en su libro *On liberty*, dijo: “Los hombres deben ser

libres, en tanto que sus acciones no perjudiquen a otros, pero si así fuera deben ser reprimidas por el Estado". La conducción, la política, está gobernada por convenciones sentenciosas adecuadas a intereses, de la nación en parte, de los partidos y de los hombres que los integran, en lo restante; aquí, la competencia de intereses actúa cual freno para la acción.

En los países que no gozan de una democracia auténtica y muy adelantada, el funcionario público es producto de la actividad política, y esta actividad, en democracias imperfectas, resulta más imperfecta todavía, pues de acuerdo a lo que se admite, el funcionario se considera agente del destino; cree que su acción cambiará el futuro, y dará al pueblo el bienestar que anhela, pero si recordamos que todo gobierno se compone de seres mortales, es evidente que no pueden dar más de lo que sean capaces de ejecutar.

Alguien definió a la política como "el arte de hacer creer que lo que conviene es lo necesario"; aunque no absoluto, el dogma puede ser convertido en credo de la mayoría mediante una adecuada propaganda.

Una idea, una creencia, se impone siempre que domine a las masas; el mito adquiere así influencia imponderable, pues es un símbolo que evoca y dirige algo psicológico. Aunque muchos sostengan que "sólo la razón puede explicar los motivos humanos"; juega papel importante en la actualidad la rapidez y efectividad de las comunicaciones que han estrechado al mundo, y la palabra llega a todos, letrados e iletrados.

¿Puede el hombre resolver y dar forma a sus instituciones, desafiando las leyes naturales que lo modelan? A diario aparece la consulta: ¿Qué clase de sociedad queremos? ¿Quién la sostiene, las masas o determinados intereses? Ya no se habla de reforma o evolución, sino de revolución.

¿Qué se busca destruir? ¿El sistema liberal que conocimos y aun defendemos? Ya lo han logrado algunos Estados que en sí representan un estado social que los restantes niegan, pues son sistemas que difieren profundamente entre sí, salvo los que aceptan la teoría de Marcuse de que "quienes comparten sus valores deben estar en armonía con ellos". Así pensaron los hombres de negocios que ayudaron a surgir a Hitler.

Una "revolución" debe ser cuidadosamente dosada, pues prepara el camino a la violencia, y las crisis sociales no afectan sólo al provocador sino a toda la humanidad. Un mundo de conocimiento requiere cooperación para lograr el necesario y adecuado entendimiento; una filosofía, aferrada actualmente a la juventud en sus variadas formas, descansa en el concepto de que "lo existencial debe ser ciencia", que conduce a veces al ateísmo.

Conocemos y hemos presenciado cambios culturales fundamentales. La historia de Europa puede resumirse en un permanente conflicto

entre Occidente y Oriente, ya iniciado formalmente por Alejandro el Grande y las invasiones persas de Jerjes; el Imperio Romano terminó con el equilibrio entre Roma y Constantinopla (Bizancio), asiento oriental de la cultura latina que termina evolucionando hacia la Rusia zarista. Asia amenazó a Europa por siglos; los hunos llegaron hasta Roma, los árabes hasta Francia; Poitiers, Viena y Lepanto la liberaron; hoy retorna nuevamente por sus dos fuertes representantes, la Rusia soviética y la China comunista.

Kipling dijo que nunca se encontrarían Occidente con Oriente; fue profético también al adelantar que Occidente sería finalmente los Estados Unidos, amparados por dos océanos. La actual tentativa de unión, comercial en principio, de las naciones europeas libres, ¿no es un anticipo de prevención a este terrible pronóstico?

En 1963 ya aceptaba el presidente Kennedy ciertas variantes cuando dijo: “Cuán estables, fijas, pueden parecer nuestras ideas, pero la marcha del tiempo presenta alteraciones en la relación entre naciones”. Ejemplos, el pacto Hitler-Stalin de 1939 y su desenlace, la ayuda norteamericana a sus enemigos vencidos en las guerras mundiales, las escisiones del mundo comunista, el acercamiento chino-norteamericano, iniciado para los no informados con un campeonato de ping-pong. Lo fundamental es que en esta era nuclear las pasiones, teorías y retóricas de las naciones son vanidades que no pueden desarrollar según sus deseos.

Según Winston Churchill, a una pregunta suya Roosevelt respondió que, históricamente, las guerras mundiales soportadas en el siglo deberían definirse como “las guerras inútiles”. ¿Domina este concepto en la actualidad? La evolución científica y técnica y el potencial económico actual crean un estado de adelanto y progreso tendiente a ello.

Hay que extirpar ideas mesiánicas; la verdadera sociedad democrática no tiene por qué aceptar creencias agónicas ni filosofías totalitarias para modelar o acrecentar la razón de vivir. Una sociedad adecuada es aquella que concibe a la política como el arte de organizar la economía general con vistas al mayor desarrollo del bienestar, del progreso y de la realidad de las libertades individuales; pues si en el dominio de las costumbres autoriza todo pero nada reprime, camina hacia su ruina, y si no se sabe moderar la libertad, se la pierde.

El cristianismo, en sus comienzos, consiguió mejorar la vida social de la humanidad, pero fue un escollo para su progreso cultural por la persecución a todo lo que se apartara de sus teorías teológicas, dogmas o mitos. Vino la Revolución Francesa (1789) que proclamó Libertad, Igualdad, Fraternidad, con resultados beneficiosos; a la larga logró corregir abusos sociales anulando el poder de la nobleza y parte del clero. Su divulgación despertó un nuevo sentimiento patriótico en los pueblos:

se quería a la Nación, no al Rey; apareció un nuevo nacionalismo, que pronto se convirtió; la proclama base resultó finalmente una expresión de conveniencia según la necesidad de su uso. Tal fue la realidad política de las partes dominantes. Napoleón Bonaparte fue revolucionario mientras la Revolución armonizó con sus ambiciones; luego de la primera guerra mundial, la humanidad se inundó de teorías libertarias, que terminaron en totalitarias.

Cada país se inicia creando sus propias características, formando hábitos y costumbres; la evolución cultural produce diferencias, consecuencia de direcciones capaces o ineptas y egoístas; tal “el sentimiento trágico de la vida”; las sociedades, como las especies, comienzan a corromperse por la cabeza; en ésta reside la culpa. Realismo y objetividad, por un lado, idealismo por otro, son explicaciones, pero el mundo existe y es eterno sólo en lo que efectivamente conocemos, experimentamos y sufrimos. El desarrollo actual puede conducirnos a variantes en la civilización, y sólo el espíritu de sacrificio que sepamos sostener dará la medida de nuestro porvenir.

La tarea fundamental consiste en acrecentar la fuerza del espíritu, de la confianza; son sus factores determinantes el sentimiento y la interpretación de lo conveniente. Ya dijo Ruskin: “No se educa al hombre enseñándole lo que no sabe, sino haciendo de él lo que no era” Pocas cosas purifican la concepción de los valores humanos como la contemplación de la gradual elevación del hombre, desde sus difíciles comienzos hasta su actual nivel eminente. ¿Es esto lo que se busca destruir?

La economía

Ha dicho Bertrand Russell: “La ciencia de la economía ha sido envuelta por los teóricos con tantos velos, que el hombre de la calle supone que debe haber algo indecente en las formas desnudas de esta rama del saber”.

Marx dijo que no puede haber una igualdad real de poder en política, mientras el poder económico siga siendo oligárquico. Deducía que este poder debe estar en manos del Estado, y éste debe ser democrático, pero la inevitable consecuencia es que entonces el Estado político debe aumentar incesantemente sus funciones económicas, o abdicar parcialmente en favor de empresas, que por su naturaleza son suficientemente poderosas para desafiarlo o fiscalizarlo. Tal el problema actual.

El progreso del conocimiento científico causa cambios importantes en nuestra vida económica y social, si bien estas transformaciones se producen con retraso respecto al progreso científico, lo que significa que la ciencia aplicada no es la ciencia de hoy; la técnica concede facilidades y desarrollo a la industria y por ende al comercio, pero los

liga más profundamente entre sí, por razón de origen y consecuente relación del desdoblamiento de la materia prima y de la síntesis.

Esta tiranía conduce a políticas económicas variadas que pretenden contener o controlar la evolución; enseña lo pasado que la economía-comercio ya no se desarrolla por sectores independientes sino que todo lo que un país adelantado y progresista exige para continuar siéndolo, representa un encadenamiento que no puede dividirse, salvo en lo pequeño, y que es lo que lo favorece; los diferentes niveles de progreso aparecen entonces: Los “países capitalistas” donde la intervención estatal es sólo la indispensable, y los “países socialistas” con el poder económico en manos del Estado, siendo evidente la diferencia que ambos presentan, pues en los primeros la iniciativa es privada y activa y permite concretar esfuerzos; en Cambio, en los otros todo queda subordinado a una burocracia estatal dominante y nociva.

Un informe de las Naciones Unidas (1968) decía que la separación económica existente en esa época entre naciones, en lugar de ir reduciéndose se agravaría en años sucesivos; la razón primordial es que el avance tecnológico hará menos necesarias las materias primas de las que son vendedoras las naciones pobres, y que esto no es una estrategia ofensiva sino simplemente “la fuerza de las cosas” que hacen que el mundo dependa cada vez más de las naciones super-dotadas, lo que justifica en parte el control comercial que éstas ejercen, motivo de quejas de las productivas.

Hoy en día la organización industrial es mucho más compleja; la ciencia adquiere constantemente mayor influencia en la vida total, plantea problemas que recién se comienzan a conocer y que requieren su estudio para enfrentarlo. Lo fundamental es que la industria moderna debe persistentemente, implacablemente, crear algo nuevo, algo que fue soñado por alguien; de lo contrario morirá. Bien dice el refrán: “Detenerse, es retroceder”.

Cuando Henry Ford planeó en 1913 organizar la Ford Motor Company para fabricar el Ford modelo T (“de bigotes”) necesitó unas 120 personas, de escasa preparación técnica relativa, para producir, al cabo de cuatro meses de trabajo, su primer automóvil; el capital necesario fue sólo la quinta parte del autorizado, unos 25.000 dólares. En 1971, para producir el “Mustang”, su planeamiento y proyecto costó 9.000.000 de dólares, requirió casi cuatro años de estudios y ensayos, la marcha operativa se elevó a 50.000.000 de dólares y el todo requirió la cooperación de 317.000 personas. Otro ejemplo: la comercialización de la penicilina sintética costó 34.000.000 de dólares hace ya casi 30 años y demoró 34 meses.

Hoy en día, un hombre solo no puede dedicarse a un proceso industrial de envergadura; el poder de acción, de decisión, ya no es

exclusivo del autor de la iniciativa. Aunque cuente con recursos, que nunca serán los requeridos, está obligado a la opción, o sea que las grandes estructuras técnicas se defienden en grupos cooperadores, desde el técnico al obrero; lia desaparecido “el poder personal” a causa de la nueva estructura de una economía sobre-poderosa y ya han desaparecido los reyes del petróleo, del acero, etc., de tiempos pasados.

Galbraith dijo: “El poder en economía vuelve a representar el elemento que, en un momento dado de la historia, es el más raro, el más preciso”. En su principio fue la tierra, la máquina lo entregó al propietario del capital, que lo obtuvo de la tierra; la usina fue el nuevo poder, la evolución técnica creó entonces campos competitivos y hoy se aferra a una producción difícil de reemplazar.

Nace entonces la disputa entre la planificación libre y la controlada por el Estado; la primera, con la sinceridad y éxito al mejorar las condiciones sociales de sus países; la segunda, por la persistencia por parte de partidos políticos en “filosofías liberales” que han sobrevivido a las condiciones que las crearon, acentuadas por la ausencia de una firme convicción ética que imposibilita definir la “moral”.

Razones económicas fueron siempre fuentes de conflicto, hoy acentuadas por la superproducción que debe buscar mercados ajenos; lo bueno y lo malo, lo justo y lo injusto, son ahora conceptos subjetivos. La industria posee un poder dominante y es vital para la existencia de la nación; la zona de influencia puede, en ciertos casos, convertirse en “zona de dominio”.

La ejecución de la guerra moderna impone la necesidad de una industria adelantada y eficiente; los Estados Unidos son el mejor ejemplo; desde años atrás el poder militar está íntimamente ligado con el industrial, quien a su vez ha intensificado su investigación y desarrollo por las exigencias de la defensa nacional, originadas a su vez en los procesos científicos de investigación, a quienes se les ha concedido el capital necesario para su desarrollo específico.

El conjunto de un sistema militar y una poderosa industria de armamentos, algo nuevo en la vida de las naciones, surgido en la década 1940-1950, obliga a ponerse en guardia contra la incontrolada influencia que puede alcanzar dicho complejo, que a su vez crea la curiosa paradoja de no ser él factor decisivo en la política de Estado, pues como dijo el general Eisenhower, “si bien la industria representa un elemento determinante en la defensa nacional, no será ella el único factor esencial a considerar, pese al grado de adelanto que logre alcanzar”.

Este alto nivel crea en la actualidad un nuevo aspecto comercial: la venta de tecnología. La capacidad técnica de ciertas naciones concede a las restantes la posibilidad de aprovecharla para un desarrollo positivo de sus intenciones; esto ha originado conflictos nacionales, pues

la intervención de extraños ha producido, especialmente en Sud América, una curiosa escisión del “nacionalismo”, principal obstáculo para que la cohesión social se desarrolle más allá de los límites nacionales y que podemos dividir en un “nacionalismo-nacional”, que no admite ni tolera ingerencias extrañas, y un “nacionalismo-económico” que critica a veces con dureza a los mismos Estados ajenos cuando se muestran reacios a concederles los capitales que buscan. A su vez, los inversores deberán reconsiderar su pasado y colaborar para conceder una prosperidad a que tienen derecho los solicitantes.

En la actualidad el mundo es testigo de la necesidad de desarrollar conceptos que busquen la armonía y por ende el bienestar; si bien los actuales sistemas políticos tienen poca semejanza con los implantados en siglos pasados y demoren en el logro de los objetivos, es de esperar que resulten efectivos, después de todo.



Tal la consulta en su simple esbozó. Es propio de la naturaleza estar siempre en conflicto con algo; que este “algo” sea lo que le impida conceder a la humanidad el *inundo bueno* a que es acreedora, y así premiarle el impulso irresistible que desarrolla para ello. Aunque la aparición del *gran hombre* es difícil de pronosticar, pues su origen procede de dos fuentes inciertas: una genética, otra ambiental, y en ambas se encuentra que todo principio o acontecimiento que aumenta el poder humano en la tierra ha servido casi siempre para disminuir las esperanzas de sus sucesores.



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: \$ 4,50.



La “Nueva Concepción del Derecho” y las Finanzas

**Por el Capitán de Fragata Abogado
ALVARO GÓMEZ VILLAFANE**

Con este artículo el autor completa una serie de tres, en los que ha expuesto desde su punto de vista algunos conceptos de la “nueva concepción del derecho” que debe regir las relaciones humanas, y cuyo alcance puede ser de suma trascendencia y actualidad.

Introducción

Recordemos algunos principios que hemos sostenido en el tema: *La “Nueva Concepción del Derecho” y la Economía Política*:

1º: Que el *derecho* contiene el plexo de necesidades que se deben satisfacer, por el que el “ser” es impulsado, a instancias de la ley natural, a asociarse con sus semejantes;

2º: Que para que la ley hecha por el hombre sea legítima, debe reconocer y proteger sus necesidades, conciliando las del individuo o particulares con las de la colectividad y debe contar con el remedio de la “sanción” o castigo, para el caso de infracción a la misma, como sistema educativo;

3º: Que para que una organización social tenga estabilidad debe regirse a imagen del orden natural, siguiendo los factores causales, de los que el más importante es el de conservar la vida. Y a este efecto, la naturaleza misma nos enseña su nivel económico;

4º: Que los factores naturales de la economía son: la tierra, el trabajo, la producción y el crédito. Y los de la economía política: el cambio, el consumo y la previsión. Ya dimos el concepto de cada uno:

5º: Que en el proceso económico, el salario surge del trabajo; el capital, del ahorro. Que a este capital no se lo debe confundir con el capital “que no tiene patria”, cuya incidencia en la economía debería estudiarse cuidadosamente, por su afán especulativo; y,

6º: Que la *tierra* es la fuente de las riquezas al alcance del hombre, quien debe extraerlas y distribuir las conciliando las necesidades individuales con las de la comunidad, para lo cual son necesarias leyes concretas y justas, con la finalidad del bien común o general.

* Véase Boletín del Centro Naval, N° 690, enero-marzo 1972, pág. 69.

Concepto de las finanzas

Si la *producción* correspondiera exactamente al *consumo*, la economía tendría que seguir la ley de la oferta y la demanda. Sería la "economía natural". Pero al no ocurrir así por causa del egoísmo del hombre, en el sentido especulativo, surge la necesidad de la *defensa*, so pena de perecer.

No debe confundirse los *recursos*, con el *préstamo o empréstito*. Los primeros son los medios con que se cuenta para la subsistencia, y el segundo deriva de la necesidad imperiosa o forzosa de conseguirlos según el real consumo. Con éste se contrae una deuda, que se debe "cancelar" y manejar de modo tal que no llegue a alterar el normal proceso económico. Es evidente que para ello debe conocerse a ciencia cierta lo que se consume, con el factor *previsión*, que vimos en economía, sin lo cual las *finanzas* no podrán ser empleadas conforme al proceso económico.

Con lo precedente, surge nuestra posición de que las *finanzas* son una necesidad que integra el plexo del *derecho*. Y su objeto es el de evitar las deudas, pero obligadamente deberán hacerlo con el mínimo de sacrificios y quebrantos sin desmedro de la economía, ya que no es posible subordinar los intereses y destino de la comunidad, a los intereses personales o particulares de la especulación. La comunidad es el sujeto único de las finanzas.

Será fácil advertir que los factores naturales de las finanzas son: Los recursos y el préstamo o empréstito. Veamos el concepto de cada uno:

Recursos

Sostuvimos que la fuente de las riquezas es la *tierra* y que para extraerlas el medio es el *trabajo*. Que nos declaráramos partidarios del impuesto único sobre la tierra,, por ser ésta el tronco generador de toda riqueza y para simplicidad en el régimen tributario. De esta manera, las industrias que se desprendan de sus ramas podrán alcanzar la libertad que necesitan para su desarrollo, conforme a la ley de la oferta y la demanda, o economía natural. Con esto queremos demostrar la conexión íntima que existe entre la prosperidad de un país y la capacidad contributiva de su población, y cuyo desequilibrio debe restablecerse por medio de las finanzas.

Con los conceptos precedentemente expuestos no será difícil darse cuenta de que las cuestiones financieras deben hallarse en forma exclusiva sujetas a un organismo especializado, de gran experiencia en la práctica administrativa, siendo el Gobierno el único responsable. Pero para ello no debe crearse la "máquina administrativa", usando al hombre como un engranaje y sin respetar su condición humana, lo que forma el caldo de cultivo de ideologías extrañas al orden natural de las cosas.

El Gobierno, como todo individuo, necesita del dinero para hacer frente a la función de administrador. Este poder no es absoluto y los recursos deben ser obtenidos en base a leyes metódicamente elaboradas, conciliando economías concurrentes que den soluciones y convengan al interés general, y ello con el debido control.

El art. 16 de la Constitución Nacional prescribe: “La igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas”. De acuerdo con nuestra posición, la *igualdad* es el fundamento de la *justicia*, que nuestra Constitución impone como “base” del impuesto y de las cargas públicas. Este es el *dirigismo* único que para el Gobierno impone la Carta Magna y que debe seguirse para obtener los “recursos”.

No se debe confundir el *dirigismo* que pregonaba la Constitución Nacional con el que dominó el mundo hasta el último cuarto del siglo XIX por efecto del *industrialismo*, que creó el *proteccionismo* sobre el sistema de las barreras arancelarias y primas a la producción. Resultó un proteccionismo inconfesable, contrario al interés general, que sirvió sólo a intereses particulares o personales con el disfraz del “libre cambio”.

Es incuestionable que la fijación del valor de la moneda es lo que hace al cambio instrumento útil del dirigismo inconfesable. A nuestro entender, dentro del orden natural del proceso económico, el valor de la moneda debe hallarse en relación con la real potencialidad de la riqueza del país y de su población. Relacionándola sólo con la deuda pública, la acción fiscal y el presupuesto, con sus variaciones incontrolables, jamás podrá llegarse a moderar adecuadamente los excesos perjudiciales de sus alzas y bajas; ello llevaría a caer forzosamente en la trampa de los llamados “convenios” financieros, que resultan muchas veces a la conveniencia de prestamistas usurarios con perjuicio para los intereses nacionales.

Los Bancos Centrales son los que tienen la misión esencial de concentrar las suficientes reservas monetarias, a fin de moderar las consecuencias de las fluctuaciones del cambio producidas por el dirigismo inconfesable, así como las exportaciones, inversiones de capitales, y actividades propias del comercio nacional e internacional. Para ello deben hallarse en manos expertas, sujetos a una ley inflexible y que signifique una real tranquilidad en la conducción económica y financiera.

Con la moneda pueden defenderse nuestras industrias, y el medio no sólo es el instrumento de las aduanas, sino el de una legislación bien concebida y estable, que apoye el esfuerzo inmenso de la producción, sosteniendo su dinamismo y actividad. Así lograremos elaborar un magnífico futuro.

La legislación fiscal y obrera no debe quedar librada al vaivén circunstancial de la conveniencia de los partidos políticos o del gobierno de turno, sino que, como lo sostenemos con énfasis, debe guardar rela-

ción con la real potencialidad económica del país, que brinda la naturaleza y que debe conjugarse con la capacidad y previsión de su población.

La estabilidad económica del país, el orden en la administración pública y el prestigio de nuestro crédito en el exterior, sólo podrán avalarse con una moneda que respalde y responda a sus reales posibilidades. De esta manera, el presupuesto, los gastos públicos, y toda inversión, estarán en condiciones de absorber un aumento normal y hallarse al amparo de fluctuaciones inmoderadas.

Es claro que si el emisionismo de la moneda no guarda relación con una economía estabilizada, engrosará los gastos públicos y las cifras presupuestales se incrementarán con el mayor precio de las cosas, por todo lo cual se elevará el costo del nivel medio de vida y el de los servicios.

El *precio* debe surgir de una economía estabilizada, por ser el instrumento regulador entre la producción y el consumo. Y cuando ello no ocurre a causa de los intereses particulares que interfieren el proceso normal económico, empiezan las alzas o las bajas de los precios, lo que, cómodamente, se achaca a la “inflación”, o a la “deflación”, inventos y disculpas de toda mala administración o de un mal gobierno.

El aumento de los medios de pago, entre otras cosas, determina el alza de los precios, y ambos recíprocamente se intensifican. Y si a ello le agregamos una arrolladora afluencia de leyes, principalmente de orden fiscal, su resultado es el hostigamiento al trabajo, al comercio y a la industria. Así se crea la inestabilidad económica y el estado de ánimo llega a los límites de la zozobra, la incertidumbre y el desconcierto económico. Se perturba el orden natural de las cosas, con el condigno castigo que ello lleva implícito.

El *impuesto* es una carga que deben pagar los individuos, dentro del principio de *igualdad* respecto a las posibilidades de cada uno y el concepto de *justicia* que pregonan el art. 16 de la Constitución Nacional, a fin de que el gobierno pueda solventar los gastos que hagan posible, también, proveer al bien común o general. Y en esta tarea deben evitarse el abuso o el descuido, con el objeto de que no incidan negativamente en el libre juego de los factores naturales de la economía, sobre todo durante el período de la producción, como también en el consumo de los artículos de primera necesidad.

Otra de las formas de obtener recursos por parte del gobierno es mediante el monopolio. Etimológicamente, esta palabra viene del griego: *monos*, solo; y *poleo*, vender, que significa: compra y/o venta por una sola mano. Es un privilegio que la legislación acuerda preferentemente al gobierno, fundado en el interés general. Ejemplo: el control exclusivo de una industria o comercio, de absoluta necesidad para la población o de irresistible atractivo; en estas condiciones, se puede hasta fijar

arbitrariamente los precios. Pero se debe tener cuidado de no interferir en el normal proceso económico.

Los herederos reales del sistema monopolista han sido los grandes capitales (“holdings”, “trusts”, “cartels”, etc.), con el procedimiento de absorber las fábricas y elementos de producción. O bien combatiendo al comercio menor con una competencia ruinosa, con lo cual obtienen beneficios considerables, especulando con las necesidades de la colectividad, y son causales de destrucción de todo proceso económico.

El impuesto abusivo encubre, en realidad, un monopolio de carácter fiscal, porque al absorber una industria o comercio, exige un sobreprecio cuyo monto puede deducirse estableciendo la diferencia entre el precio que fija y el precio del libre cambio, bajo el régimen de la oferta y la demanda.

Concluimos: los recursos deben surgir del normal desarrollo del proceso económico, conforme a las reales necesidades de la comunidad, y con ellos debe elaborarse un plan de acción o programa, refrendado por ley, a fin de confeccionar el presupuesto. Deberá contarse, al mismo tiempo, con un organismo de control y de fiscalización permanente, con la debida facultad judicial ante actos u omisiones susceptibles de responsabilidad, con la admisión de toda denuncia contra cualquier funcionario y con la debida investigación y sanción. Entendemos que esa función la ejerce entre nosotros la Contaduría General de la Nación.

El empréstito o préstamo

Siguiendo el concepto del orden natural de las cosas, si los recursos provenientes de la economía no alcanzan a satisfacer el consumo de acuerdo a las necesidades reales de la comunidad, surge la necesidad de valerse de algún remedio para mantener el equilibrio. En este caso tendrá sentido el *préstamo*, o sea obtener dinero prestado, con la obligación de devolverlo más los intereses del caso. En economía, debe usarse en forma excepcional, ante un peligro inminente y forzado por circunstancias imprevisibles.

El empréstito no debe tener carácter de “patriótico”, manera cómoda de justificar un mal gobierno. En caso de guerra los ciudadanos, viendo la patria en peligro, dan lo que pueden, entregan sus ahorros y ofrecen el holocausto de su sangre. Detrás de la invocación de “patriótico”, dirigida a tocar sentimientos dignos, suelen hallarse capitalistas embozados, que compran títulos depreciados asegurándose para el futuro ganancias fabulosas.

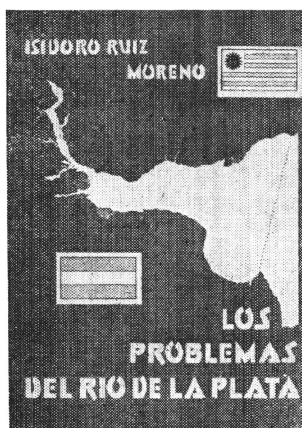
En las finanzas, el préstamo no debe perturbar el proceso económico; sólo será aceptable ante un peligro inminente y siempre que sea el remedio efectivo para conjurarlo. Sino será como la bola de nieve, que

va aumentando a medida que rueda; y así dentro del proceso económico hará que se hipoteque hasta las mejores intenciones.

Palabras finales

Hemos ofrecido a nuestros lectores, aunque en apretada síntesis, desde “La Nueva Concepción del Derecho”, lo que entendemos por *economía*, *economía política*, y *finanzas*, con sus factores naturales que facilitan el enfoque y análisis de cada materia.

Es sólo un granito de arena en la tarea común, sin la pretensión, en absoluto, de emular a grandes autoridades en las asignaturas señaladas, tanto en el orden nacional como internacional. Lo que sí pretendemos es que el pensamiento se detenga a analizar el sentido del orden natural de las cosas para no errar, y que debe regir las relaciones humanas, a fin de no perder el “rumbo”, con daño a la libertad y a la estimación que unos a otros nos debemos.



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 125

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: \$ 5.—



Notas Profesionales

NACIONALES

ALOCUCIÓN DEL COMANDANTE DE LA AVIACION NAVAL SOBRE LOS SUCESOS DE TRELEW

El 5 de setiembre, el capitán de navío Horacio A. Mayorga, comandante de la Aviación Naval, se trasladó a la Base Aeronaval «Almirante Zar», en Trelew, y dirigió al personal del Comando Aeronaval Trelew la alocución cuyo texto íntegro damos a continuación:

Cuando hace unos meses dejamos establecido en Trelew el asiento de la Escuadra Aeronaval N° 6 el ambiente de esta zona sumó nuevas voces argentinas a las de la Base y Batallón 4 de Infantería de Marina. El viento patagónico las esparció junto con ruido de motores, sonidos que hablan de progreso, de fe en los frutos de un trabajo que se lleva a cabo con medios precarios, trompetas modernas que dicen de una Patagonia argentina que la Armada, como muchos, quiere que sea verdaderamente argentina, libre de pesimistas adjetivos como los que le endilgan publicaciones foráneas.

Con una simple formación militar celebramos ese evento, que no es más que otra de las tantas decisiones tomadas por una Armada que trabaja sin bulla, que no cifra su accionar en conveniencias políticas, ni lo mide en el número de renglones que le proporcione un Servicio de Relaciones Públicas.

La Armada —gracias a Dios— siempre fue así, sincera, argentina, consciente de la necesidad de dar buenos frutos para el país, tanto en los hijos que la ciudadanía le confía, como en las acciones que emprende.

Se la puede acusar de algo lenta, de reservada en sus cosas, de ser cerrada en su ambiente... quizá sea algo cierto todo esto; pero más cierto aún es que en nuestro país goza de un prestigio popular basado en virtudes que son propias de la institución: honradez, seriedad de proceder, espíritu de sacrificio aceptado sin condicionamientos, y sobre todo, muchas veces a pesar de todo, con un justificado orgullo de tener espíritu de cuerpo.

Es precisamente este espíritu de cuerpo el que me trae en esta ocasión a Trelew, a esta formación en la que quiero dejarles claramente expresado el pensamiento del Comando de la Aviación Naval, del que ustedes dependen.

Los sucesos ocurridos aquí en Trelew, han manifestado múltiples intereses contrarios a presentar, alto y limpio, ese prestigio del que goza la Armada y también se ha puesto nuevamente de relieve la existencia de esa condición negativa de nuestro pueblo, el tristemente célebre “no te metás”, tan popular y tan poco alentador como promesa de futuro.

Señores, nada ni nadie puede hacer menguar nuestro orgullo de ser marinos argentinos; nuestra institución es sana, no está contaminada con las lacras del extremismo, ni con la sofisticación de un Tercer Mundo que no da vida al verdadero Cristo, ni con la tortuosa y demagógica actitud de caducos políticos que ayer adoptaron posiciones que hoy olvidan.

Es asombroso ver cómo gran parte de la prensa, con unas pocas y brillantes excepciones, ha dejado lugar a publicaciones malintencionadas o a silencios propios de quien no se quiere comprometer.

Personas sanas, centros cívicos, confederaciones varias, colegios de profesionales, etc., han brillado por la ausencia de sus opiniones en un tema del que se han aprovechado, desde políticos apetentes de poder, hasta sacerdotes faltos de inteligencia y caridad.

Parecería como si la Armada no fuera más aquella dilecta institución por la cual cada argentino sentía orgullo.

Pocas voces se han levantado en apoyo de nuestra institución, de la que bien y mucho puede aprender la misma civilidad que en 1955 la buscaba y abrazaba por haberla liberado del oprobio y tiranía.

Pues bien, señores, sin dejarse llevar por la incomprensión de este pueblo, hoy abúlico y callado, del que procedemos, habrá que seguir mirando alto, mirando franco, mirando claro y lejos.

Los hechos ocurridos han despertado dos actitudes en la gente que nos rodea: unos pretenden acusar a la Armada de haber provocado una masacre intencional. Los otros, ante el hecho consumado, lo justifican y hasta lo aplauden dada la peligrosidad de los presos.

Ni unos ni otros tienen razones.

La Armada no asesina. No lo hizo jamás. No lo hará nunca.

Cuando a un marino se le da un arma, no es para que haga fantochadas, sino para que la use como refuerzo de una consigna impartida.

En cada uno de ustedes, circunstanciales guardianes de malvivientes, estábamos nosotros todos, aunque geográficamente permaneciéramos lejos de la Base. En cada uno de ustedes estaba la Armada, estaba el país que hubiera sentido la vergüenza de ver una nueva toma de rehenes, o la humillación de tener que pactar o parlamentar con asesinos y asaltantes, operando nada menos que desde un establecimiento militar.

Por eso lo hecho, bien hecho está.

Se hizo lo que se tenía que hacer. No había otro camino. No se podía haber hecho otra cosa, lamentablemente. No hay nada que disculpar porque no hay culpa,

No caben los complejos que otros tratan de crear. La muerte de seres humanos es siempre una desgracia. Para Dios no hay bien máspreciado que la vida humana. Ésta tiene para Él un valor infinito. Pero también es cierto que la muerte está en el Plan de Dios, no para castigo sino para reflexión de muchos.

Estos muertos valen menos en el orden humano que el guardiacárcel Valenzuela. que los humildes agentes del orden público muertos en servicio, que los que fallecieron en una plaza minada de San Isidro. Por ellos no se levantó la misma ola de protesta que por estos terroristas... con vergüenza y franqueza debo decir que para nuestro pueblo parece que hay una sutil diferencia en la indignación y repudio que le producen estas dos clases de muertes.

En estos momentos por los que atraviesa el país no hay más verdad que la que

señala la recta conciencia de cada argentino. Ése es el único juez, implacable, únicamente amenazador cuando se ha procedido torcidamente.

Recta conciencia es cumplir con lo ordenado, es reprimir al ser desobedecido, es proceder como si de uno dependiera en ese acto, por pequeño que sea, todo el futuro del país.

Cada marino es un bastión. Cada acto debe llevar la esencia de esa frase de nuestra canción patria: "O juremos con gloria morir", que es también lema de nuestros buques.

El país está en guerra contra las ideas extremistas que van mucho más allá del juego de un degradado general, falto de valor, al que una parte del pueblo confiere míticas esperanzas, esa misma facción que hablando de paz y de concordia y de necesidad de libertad y justicia, asiste al sepelio de asesinos pero no al de los guardianes del orden, sacrificados agentes que no necesitan drogarse para ser valientes en el combate de cada día.

Cuidado, entonces. Comando Aeronaval Trelew: cuidado, entonces. Hay que tener claras las ideas, y superar todos estos dolores, sortear esta lucha psicológica *en la que se nos quiere hacer caer*, dejar de lado estúpidas discusiones sobre hechos que la Armada no tiene que esforzarse en explicar.

Me basta con mirarlos, con conocerlos, para saber que se ha hecho lo que se debía y tenía que hacer.

Así sin alharacas, con sólida postura, como la de aquel general de la Campaña del Desierto, que habiendo llegado a lo que parecía el límite de sus fuerzas dijo a su tropa:

"Nos encontramos apretados por una gran miseria, no tenemos carne, no tenemos pan. ni yerba, ni tabaco. Pero si esto es así, también es cierto que somos argentinos y que tenemos deberes que cumplir. Muchachos: ¡Viva la Patria! ¡Adelante!"

No somos mejores que otros, nos somos distintos a otros. Pero pertenecemos a las Fuerzas Armadas Argentinas, verdadero pilar del país, verdadero muro de contención de ideas extremistas, y dentro de ellas a la Armada, limpia, honesta, orgullosa de lo que es y con motivos para estarlo. Institución en la cual, cuando se agotan las razones para explicar o aclarar, tiene siempre la fe en el sentir naval, en sus jefes, en sus hombres y en su limpieza de proceder para dar respuesta a cualquier duda, a cualquier pregunta.

Señores, en la mano de vuestro comandante, que estrecho, deseo que se sientan saludados *u/lo a uno*, como hombres y como marinos, por quien los ha convocado a esta formación de la tarde.

Personal del Comando Aeronaval Trelew, ¡buenas tardes!

CEREMONIA DE BAUTISMO Y BOTADURA DEL B/M «RÍO DESEADO»

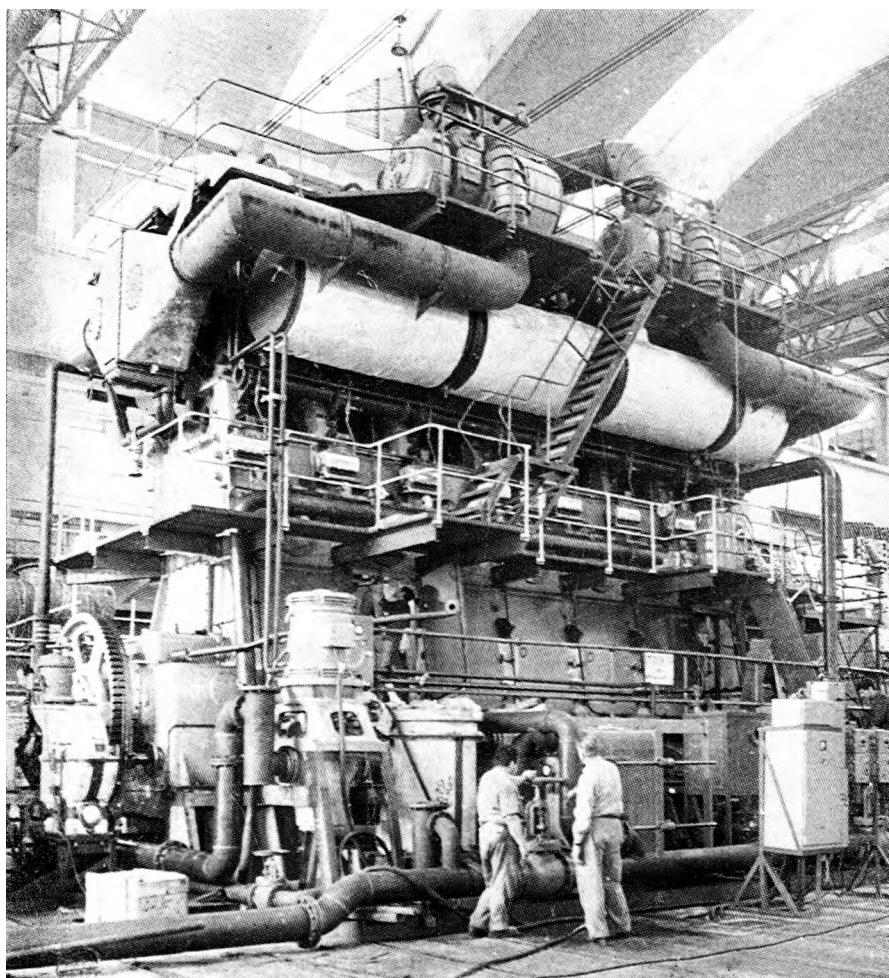
El 28 de julio se efectuó en el Astillero Río Santiago de AFNE, en Ensenada, en una sencilla ceremonia de carácter interno, el bautismo y botadura del carguero «Río Deseado», en construcción para la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA).

El «Río Deseado» es el tercer buque de una serie de cinco de 9.600 t.p.b., gemelo del «Río Cincel» y «Río Teuco» —actualmente

en alistamiento— y del «Río Iguazú» y «Río Gualguay», todos para la armadora estatal.

Después de las palabras de práctica a cargo del presidente de AFNE, capitán de navío Enrique R. A. Carranza y del interventor de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas, contraalmirante Enrique Leopoldo Carranza, el cura párroco de Ensenada, presbítero Francisco Bousquets, bendijo la nave, y la madrina, señora Ismena E. Gianello Manrique de Gutiérrez, rompió la tradicional botella de champagne en la proa del «Río Deseado».

**Motor AFNE-FIAT de 10.500 CV y 135 r.p.m.,
tipo B-757-S, destinado a propulsar al
B/M «Río Deseado»**



Las características de este buque son:

Eslora total: 147,60 m
Manga máxima: 20,20 m
Puntal a la cubierta superior: 11,80 m
Calado de diseño: 7,65 m
Porte bruto: 9.600 toneladas
Propulsión: motor Diesel AFNE-FIAT B-757-S
Potencia: 10.500 CV
Velocidad: 18 nudos

Seguidamente reproducimos algunos párrafos del discurso que pronunció el capitán Carranza en nombre de AFNE, cuya presidencia ejerce desde hace más de diez años, así como del que dijo el interventor en ELMA, contraalmirante Carranza.

El 19 de mayo de 1962 se botaba en este astillero el «Lago Argentino», el primer buque de construcción nacional ordenado por ELMA; fue en aquel entonces la nave de mayor porte realizada en el país, acontecimiento extraordinario que marca un jalón en la historia de la industria naval argentina. Diez años después, botamos hoy el «Río Deseado», noveno buque que AFNE construye para nuestra más impórtame empresa naviera.

Dos hechos separados por un corto lapso, que permite mostrar el adelanto alcanzado por la construcción naval nacional. El primer buque sólo tenía argentina la mano de obra; el proyecto, los materiales y equipos, eran extranjeros. En cambio en el «Río Deseado» todo es nacional, excepto el acero del casco y algunos equipos especiales.

* * * * *

ELMA siguió el camino difícil, pero el único para alcanzar la verdadera integración nacional. Lamentablemente son pocas las empresas que han seguido su ejemplo. Las más, por un afán de lucro inmediato o vínculo con intereses extranjeros, persisten en una campaña solapada contra la industria naval, deformando conceptos, pretendiendo sentar principios falsos, denigrando a nuestra industria, magnificando sus errores.

Así, al amparo de disposiciones favorables para esos intereses, son más las embarcaciones importadas en este último decenio que las construidas en el país. Y se continúa invocando razones de urgencia para traer buques del exterior, grandes y chicos; los más, usados, porque el argumento vale tanto para el pequeño pesquero como para el buque de gran porte.

La legislación a ese respecto es tan benévola, como severa la que se refiere a la importación de elementos navales que no se fabrican en el país. Casi podría decirse, parodiando la publicidad en boga de viajes al extranjero: “Traiga su buque hoy, mañana haga los trámites”. En cambio, cuánto esfuerzo, cuánto tiempo se requiere para importar los pocos elementos imprescindibles que la industria nacional no produce. No uno, son muchos los buques cuya construcción se ha visto demorada por esa causa, con los perjuicios consiguientes para el armador, al no disponer de su nave en la fecha prevista, y que además del lucro cesante deberá hacer frente a mayores costos, superior a todos sus cálculos; y también para el constructor, que no puede obtener el justo rendimiento de su capital invertido, con obras paralizadas en grada o en muelle de alistamiento, y con los problemas sociales que plantea un trabajo discontinuo.

El Comando en Jefe de la Armada, con un proyecto de Ley de la Industria Naval, y la Subsecretaría de Marina Mercante, con otro que fijará la política para alcanzar el desarrollo integral de estas actividades, están tratando de resolver estos problemas y superar las dificultades presentes. La Subsecretaría de Marina Mercante busca además los recursos para renovar la flota mercante y modernizarla con la incorporación de buques especiales,

Personalmente somos optimistas, y confiamos en que esos propósitos se materializarán a corto plazo. Nuestro optimismo no es declamatorio, está a la vista; lo prueban las obras de ampliación que se están realizando en nuestro astillero: un gran edificio de 3.400 m² en avanzado estado de construcción; la ampliación a 158 metros de la grada N° 3; la instalación de dos grandes grúas de 60 t para poder aumentar el tamaño de las piezas prefabricadas. Y lo que no se ve, las nuevas maquinarias de trabajo y los equipos de control que estamos adquiriendo; y lo más importante, el plan de capacitación de nuestro personal que se está realizando en el país y en astilleros extranjeros.

Nuestro optimismo y nuestra confianza nos han hecho invertir muchos millones de pesos en el desarrollo del proyecto de dos buques graneleros de 23.700 t.p.b. para el transporte de mineral de hierro de Siena Grande, y en el de dos buques tanque de 60.000 t.p.b. para Y.P.F., que esperamos se podrán concretar a corto plazo.

Porque somos optimistas, porque estamos seguros de la capacidad de la industria naval argentina, seguimos insistiendo para que se construyan en el país todos los buques que sea posible. No estamos en contra de la importación de buques, ni aun de unidades de segunda mano, siempre que sean de interés nacional y no para beneficio de un determinado armador.

Seguiremos insistiendo para que todos los buques sean 100 % argentinos, y continuaremos brindando nuestro apoyo a la industria nacional para que pueda fabricar todos los equipos y materiales navales.

No es coincidencia, sino premeditado, que el directorio de SOMISA haya visitado hoy el Astillero Río Santiago y esté presente en este acto. La chapa naval que se emplea en la construcción de nuestros buques es toda importada. Confiamos que en breve tiempo también empezaremos a utilizar chapa nacional.

Y así, la industria naval, la marina mercante y la industria complementaria, estrechamente unidas, serán uno de los puntales más sólidos de la economía nacional y seguro de su soberanía.

El almirante Carranza, entre otros conceptos, expresó:

El comercio exterior argentino —cuyo instrumento primordial es la marina mercante nacional— necesita incrementarse sin pausa.

Y en la medida que esta meta de desarrollo nacional vaya concretándose, ELMA debe estar preparada al desafío, apta de toda aptitud. Asistida como siempre por la industria naval argentina, de la cual Astilleros y Fábricas Navales del Estado es su máximo exponente.

Cada vez que emprendemos el ya felizmente conocido camino hacia estas gradas, acude a nuestro recuerdo esa sentencia que dice: “Una ventaja inestimable para las naciones que saben procurarse la materia de una grande navegación es, sin duda, encontrar en sí mismas las materias propias a la construcción y al armamento de sus buques. Toda nación que deja hacer por otras una navegación que podría hacer ella misma, disminuye sus fuerzas reales y relativas a favor de sus rivales”.

Estos conceptos fueron vertidos por un procer sin tacha, don Manuel Belgrano, hace ya 162 años. Y nos siguen señalando el rumbo con una vigencia conceptual que asombra.

Hace una década el «Lago Argentino» simbolizaba la fe depositada por ELMA en AFNE. Hoy el «Río Deseado» significa que esa fe no ha sido defraudada. Y de eso pueden dar testimonio cabal los marinos argentinos que han tripulado las naves salidas de estas gradas. Marinos en los que ELMA deposita toda su confianza y estima.

Por ello, es que ha dispuesto ofrecer el madrinazgo de este buque a la señora Ismena Gianello Manrique de Gutiérrez, esposa del Capitán N° 1 del elenco de la empresa, el más antiguo del escalafón en actividad específica. Deseamos que esta dama represente a las mujeres de quienes cumplen su tarea en el mar, ya sea en los puestos más importantes o en los más modestos. Tarea que realizan gracias al aporte y entereza de quienes, en el hogar lejano, cumplen con su deber de madres y de esposas con el valor extraordinario que significa hacerlo en soledad.

Otro buque construido por argentinos para ser tripulado por argentinos y para navegar al total servicio del país: tal la definición del «Río Deseado». Definición que diferirá de su ficha técnica, pero que entiendo encuadra perfectamente en su dimensión nacional y en su invalorable contenido espiritual.

A PROPÓSITO DEL CENTENARIO DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Transcribimos a continuación el editorial de “La Nación” del 5 de octubre del corriente año.

UNA NOBLE TRAYECTORIA

Los cien años que hoy cumple la Escuela Naval Militar obligan a conmemorar el hecho de una manera distinta de la que podría caber si el aniversario fuera destacable sólo por su cuantía numérica. No se trata de un festejo estimulado por las virtudes de la estabilidad, del progreso o de la importancia que puede haber distinguido al instituto en tan prolongado lapso de vida. Ante todo se debe juzgar en ocasión del homenaje su trayectoria moral y los ideales que ha servido.

Escapa a las posibilidades de este comentario la acumulación de datos y detalles que jalonan la historia del ente creado por ley del 5 de octubre de 1872, bajo e) nombre de Escuela Náutica. Procurando destacar los antecedentes y rasgos principales, corresponde remontarse en primer término al despacho del diputado Juan A. Gelly y Obes —ex ministro de Guerra y Marina durante la presidencia de Mitre—, en el que señala la conveniencia de fundarla “como base para la formación de una marina nacional competente y científica”. Días después, aprobado el proyecto por la Cámara de Senadores, el presidente Sarmiento promulga la ley refrendada por el ministro, coronel Martín de Gainza. El ilustre sanjuanino, inspirador también de la disposición por él puesta en vigencia, diría más tarde en una carta dirigida al presidente del Centro Naval, que con la Escuela “quedaba garantizada la Independencia que nos legaron nuestros padres y creado el vínculo que nos une a todas las otras naciones, por el cultivo de las ciencias y de las artes que dominan las furias de la naturaleza, enfrentan las olas y contienen la injusticia...”. Tal, el signo que gobernó a la institución durante una centuria.

Además de haberse constituido en un centro de aprendizaje técnicamente evolucionado, pese a muchas vicisitudes económicas desfavorables que le ha tocado so-

portar al país y que repercutieron por lógica en ella, la Escuela Naval Militar ha significado un importante aporte en la tarea común de las fuerzas armadas por preservar la soberanía nacional a lo largo de sus extensas fronteras marítimas y en apartados e inhóspitos extremos australes. Pero su mayor grandeza quizá radique en el ideario de libertad que guía la instrucción de sus cadetes y en la defensa de los principios morales que con entera unidad espiritual de sus cuadros ha realizado en célebres oportunidades. El heroísmo puesto al servicio de tales causas quedó patentizado, sin necesidad de remontarnos mayormente en el tiempo, en las jornadas en que —con su director a la cabeza—, contribuyó a liberar a la República ofreciendo inclusive la vida de varios de sus jóvenes integrantes. El 24 de abril de 1958 el entonces presidente provisional de la Nación, general Aramburu, despidió a los cadetes que iniciaban su viaje de aplicación con palabras entre las que se recuerdan: “Lucid con orgullo el uniforme que vestís, que es un emblema de honor y de pureza... Fuisteis activos participantes de la gesta libertadora y testigos de la recuperación democrática... Recordad siempre que es imposible retroceder y que vuestras espadas, armas del pueblo, tienen temple de democracia y de libertad”. La alocución pronunciada por quien precisamente pagó luego feroz tributo en aras de esos mismos principios adquiere los rasgos de símbolo rector para el desde hoy secular instituto.

EXTRANJERAS

ESTADOS UNIDOS

SUBMARINO DE RESCATE DE LA ARMADA NORTEAMERICANA

El segundo submarino de rescate de la Marina de los Estados Unidos, el «D.S.R.V.—2» (Deep Submergence Rescue Vehicle 2 — Segundo Vehículo de Rescate a Gran Profundidad), ha completado su primera inmersión a una profundidad de 5.000 pies en el Océano Pacífico, a unas 35 millas al Sudoeste de San Diego.

Todos los equipos y sistemas submarinos trabajaron normalmente mientras el submarino, que tiene la forma de torpedo, de 50 pies de eslora, pasaba los 5.000 pies una hora después de haberse sumergido, posándose suavemente en el fondo del mar, a 5.128 pies de profundidad.

Los D.S.V.R. 1 y 2 son los mayores elementos de los sistemas de rescate para salvar la vida de las tripulaciones de submarinos que se hallen encallados en el fondo del océano.

Estos submarinos de rescate pueden acoplarse a la escotilla de escape de un submarino que no pueda volver a la superficie, y llevar a bordo a 24 personas rescatadas en cada inmersión.

Los submarinos de rescate pueden ser transportados en sus remolques especialmente diseñados al efecto, y el sistema completo puede ser aerotransportado a bordo de tres aviones C-141 «Starlifter».

La ventaja de este sistema es que puede llevarse el D.S.R.V. al lugar de un accidente, dentro de las 24 horas de haber ocurrido.

(Atención del guardiamarina Alberto D. Altamirano)

GRAN BRETAÑA

PESQUERO DE ARRASTRE BRITÁNICO, PARA UN PROYECTO DE PESCA EN LA COSTA ARGENTINA

Acaba de iniciarse un proyecto cuyo resultado podría ser el establecimiento de una industria pesquera de gran envergadura en la Argentina.

Un pesquero de arrastre británico, el «Boston Lincoln», partió recientemente del puerto de Hull al norte de Inglaterra —sede de la flota pesquera de ultramar más importante de Gran Bretaña— con destino a las costas sudamericanas. Fue fletado por una firma argentina, la compañía pesquera Baltzer, que tiene intereses en el proyecto que demandará una inversión de 3.600.000 dólares. La organización del proyecto corrió por cuenta de una compañía británica, “Aquamarine International Limited”, de Londres, y el buque contará para empezar con tripulación británica.

El señor Rodolfo Baltzer, presidente de la compañía argentina, manifestó en Hull antes de que zarpara el pesquero: “Recurrimos a Gran Bretaña para que nos ayudara a iniciar este proyecto porque necesitábamos los conocimientos técnicos de la industria pesquera británica de altura. Si el proyecto resulta exitoso, y no dudamos de que así será, solicitaremos a Gran Bretaña el suministro inicial de todos nuestros buques pesqueros, implementos de pesca, equipos de manipulación e instalaciones frigoríficas. Para Gran Bretaña podría significar exportaciones por valor de varios millones de dólares”.

Añadió el señor Baltzer que una vez lanzado el proyecto la Argentina se beneficiaría con las exportaciones. “Nuestro objetivo no es realizar ventas en el mercado nacional, ya que a los argentinos les gusta demasiado la carne vacuna. Esperamos vender el pescado en mercados tales como los Estados Unidos de Norteamérica, África Occidental, Japón y posiblemente algunos países europeos”.

El comandante Michael Ranken, director gerente de “Aquamarine International”, explicó que dicha compañía consideraba que el Atlántico Sur proporcionaría una importante fuente adicional de pescado de carne blanca. “Las aguas frente a la costa patagónica de la Argentina constituyen uno de los más importantes recursos no explotados del mundo”.

Agregó que el proyecto podría llegar a comprender 15 pesqueros de arrastre y una base de operaciones en tierra, y posiblemente buques de carga refrigerada para el transporte del pescado a los mercados mundiales.

El pescado se evisceraría y congelaría en bloques en alta mar. Inicialmente se lo comercializaría entero, si bien se contempla la posibilidad de cortarlo en filetes. Al principio se lo descargará en Buenos Aires, donde ya existen instalaciones frigoríficas adecuadas de propiedad de la firma Marexport. De no haber contratiempos, tendrá prioridad la construcción de un establecimiento en la Patagonia, posiblemente en la provincia del Chubut. Ello constituirá una fuente de trabajo en dicha zona para el personal encargado de la construcción del establecimiento y su posterior funcionamiento. El objetivo final es que los pesqueros de arrastre sean tripulados por dotaciones argentinas.

El proyecto “piloto” está financiado por Lloyds y el Banco de Londres y América del Sud, en Londres, así como por las mencionadas firmas argentina y británica.

“Aquamarine International” es una compañía de desarrollo pesquero que actualmente trabaja en un proyecto similar en África Occidental, y el comandante Ranken ha finalizado recientemente su misión en otro proyecto mediante el cual ya se están extrayendo centenares de toneladas mensuales de pescado del lago Chad.

SEGUNDO BUQUE DE GUERRA DE LA CLASE «AMAZON»

Acaba de ser botado el HMS «Antelope», segunda fragata tipo 21 de la marina de guerra británica, que se caracteriza por su modernísimo armamento. La ceremonia se efectuó en el astillero que la firma Vosper Thornycroft Ltd. posee en Woolston, Southampton, sobre la costa sur de Inglaterra, que fue la que proyectó dicho tipo de fragata en colaboración con la conocida casa Yarrow Ltd. (Shipbuilders).

Las fragatas tipo 21 desplazan alrededor de 2.500 toneladas, tienen aproximadamente 117 m de eslora y son propulsadas por turbinas de gas Olympus & Tyne, que les imparten una velocidad máxima de 34 nudos.

El armamento consiste en un cañón automático Vickers Mark VIII de 4,5 pulgadas, un lanzador cuádruple de misiles antiaéreos *Seacat*, dos cañones Oerlikon de 20 mm y dos equipos de triples tubos lanza-torpedos.

A bordo del HMS «Antelope» hay un helicóptero *Wasp*, que será reemplazado por un bimotor antisubmarino *WG13*. Hay además un complejo sistema de tiro *Ferranti*, así como las instalaciones necesarias para el misil teledirigido *Seawolf*. El HMS «Antelope» es el décimo barco de la Marina Real que lleva ese nombre; el primero fue un navío de 300 toneladas construido en Deptford en 1546, que luchó contra la Invencible Armada de España, y el noveno un destructor construido en Tyne, que tomó parte en la batalla del Atlántico y en los desembarcos efectuados en África del Norte durante la segunda guerra mundial.

TIMÓN ACTIVO

Expertos del Almirantazgo británico han perfeccionado un timón “activo” que facilita el gobierno de un submarino prácticamente inmóvil.

El timón, de diseño y funcionamiento sencillos, fue presentado en los Talleres Experimentales del Almirantazgo, en Hampshire, en ocasión de abrir por primera vez sus puertas a los visitantes en sus cien años de historia.

El timón, resultado de varios años de pruebas, difiere de cualquier otro tipo de timón activo porque mantiene su forma intacta y no hay accesorios exteriores.

En el borde de ataque del timón existe una ranura de admisión, dentro de la cual se bombea agua mediante un rotor activado por un motor eléctrico. El canal termina en forma de tobera rectangular en el borde posterior.

De este modo, al funcionar, el timón produce un chorro de agua que mantiene el rumbo de la embarcación. A un nudo de velocidad es tres veces más eficiente que un timón convencional y su eficiencia aumenta a medida que se disminuye la velocidad.

Para ponerlo en acción, el timonel simplemente acciona un interruptor. Luego timonea como de costumbre. Como la tobera y la bomba del motor están dentro del timón, existe una despreciable resistencia al avance a velocidad de crucero, sin ruido adicional, lo cual es importante para los submarinos. Se proyecta instalar el timón en el próximo submarino que se construya.

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: \$ 4,50

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 125





ALBERTO JOSÉ ANDRÉ

Capitán de Fragata

Falleció el 29 de marzo de 1972

**Algunos párrafos de la oración
fúnebre pronunciada por el capi-
tán de fragata de I.M. David Ale-
jandro F. Acosta, en nombre de
la Armada**

El 19 de enero de 1942, un joven mendocino cruza el Río Santiago en pos de una vocación: quiere ser militar, marino, hombre de mar.

Inicia el entonces cadete naval Alberto José André una larga y brillante trayectoria en la Armada Argentina que irá jalonándola con éxitos durante 24 años.

Toda su actuación tendrá como impronta característica aquellas inquietudes juveniles que se fueron moldeando con la experiencia y formaron al brillante jefe que conocí y que con profundo dolor hoy despidó en nombre de la institución.

Fue dejando en sus destinos su entusiasmo y su capacidad, pero un afán constructor lo guiaba y realizando cursos especializados en el país y en España concretó su segunda aspiración. El desempeño en España fue brillante. La Cruz del Mérito Naval que le fue otorgada es eloquente testimonio de su dedicación e innata capacidad.

El capitán Alberto José André fue un jefe caracterizado, pero lo destacaban no solamente sus dotes, que eran muy altas, sino su hombría de bien. Era su necesidad íntima, irremediable, para la cual había nacido.

Su espíritu estuvo siempre abierto para todos los problemas, pues esa hombría de bien se manifestaba sólo en su rectitud y en el fiel cumplimiento del deber, sino también en el acercamiento humano que trasciende del mando.

Se retiró voluntariamente en mayo de 1966 para dedicarse a otras actividades; su actuación en ellas estuvo signada por los mismos valores que lo caracterizaron en la Armada.

Hoy vemos el llanto de su familia, pero también sabemos que la resignación, herramienta que Dios provee a sus criaturas, les traerá el consuelo de su pérdida y el orgullo y la alegría de haber compartido su vida.

Por eso, todos estos marinos que se brindaron a la institución con la máxima plenitud que es posible, como lo hizo el capitán André, no desaparecen simplemente con su vida física, han quedado y quedarán pese a todo en el espíritu de los que siguen sus huellas viviendo de ellos y con ellos, en una Armada que en gran parte forjaron con entusiasmo y rigor sin que nada pudiera quitarles el sentir, la voluntad y el tesón.

Señor capitán don Alberto José André: ¡Descansad en paz!

**JOSÉ CARLOS BERTINO****Capitán de fragata ingeniero**

Falleció el 11 de junio de 1972

El capitán de fragata ingeniero José Carlos Bertino nació en Santa Fe, el 29 de abril de 1895. Cursó estudios elementales en Esperanza y luego ingresó en la Escuela Naval Militar, de la cual egresó en 1920. Desempeñó distintos cargos hasta que fue becado por el Ministerio de Marina para realizar estudios en el Massachusetts Institute of Technology de Cambridge-Mass, Estados Unidos, donde se graduó como *Bachelor of Science in Naval Architecture and Marine Engineering*, título que reválidó en 1950 en la Universidad de Buenos Aires.

Posteriormente se desempeñó como profesor en las facultades de Ciencias Exactas, de Ciencias Físicas y Naturales y de Ingeniería, en Buenos Aires.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata ingeniero Hugo Rafael Ahumada, en nombre de la Armada

En nombre de la Armada Argentina me corresponde el doloroso deber de despedir los restos del señor capitán de fragata don José Carlos Bertino, con el sentimiento afectivo y sincero a que se hacen merecedores aquellos que con su capacidad y ejemplo dedicaron su esfuerzo integral y desinteresado al servicio de la institución naval.

Treinta años de su vida fueron consagrados a la Armada Argentina, durante los cuales navegó muchas millas a bordo de nuestros buques de guerra, entre ellos el «Pueyrredón», «Ezcurra», «Rivadavia», «Moreno», «Córdoba» y «25 de Mayo». Cumplió, también, tareas técnicas en la Dirección General del Material Naval. Talleres Generales y Estado Mayor de la Escuadra de Mar y Comisión Naval Argentina en los Estados Unidos de América.

Ya retirado no se resignó a la pasividad, sino que continuó blindando toda su experiencia en la labor diaria, manteniendo su afán permanente de superación, meta de su vida profesional.

Los que lo conocieron y compartieron con él horas alegres y difíciles pudieron saber de sus dotes de caballero y buen amigo, de ahí nuestro sentimiento. Por eso, con la emoción del recuerdo que abarca muchos años, despedimos al capitán Bertino con el cariño y respeto que supo inspirar.

Capitán Bertino: La Armada Argentina os despide, y en profundo silencio elevamos una común plegaria por vuestro eterno descanso.

¡Quiera Dios dar paz y conceder cristiana resignación a vuestra familia!



ROGELIO A. G. BARREIRO

Teniente de Fragata

Falleció el 12 de junio de 1972

El teniente de fragata Rogelio A. G. Barreiro nació el 25 de julio de 1909 e ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1927.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de fragata contador Luis Ángel Ciampoli, en nombre de la Armada

Traigo la representación de la Armada para rendir el postrer homenaje y para acompañar hasta la morada de la eterna paz, a quien en vida fue el señor teniente de fragata don Rogelio Antonio Guillermo Barreiro.

Cada vez que alguien de nuestra Armada nos deja físicamente se conmueve hasta lo más hondo nuestra sensibilidad, y así es como estos penosos episodios nos llaman a la reflexión y nos instan a disponer nuestra capacidad y dedicación en bien de la fuerza y la unión espiritual de nuestra institución.

El teniente Barreiro integró desde 1934 las planas mayores de distintos buques de nuestra Armada, entre ellos el acorazado «Rivadavia», cumpliendo siempre eficazmente sus funciones de ingeniero maquinista, hasta su pase a situación de retiro efectivo en el año 1944.

Dios, Comandante Supremo, que desde lo alto de su puente acciona el telégrafo con que gobierna la vida de la humanidad, ha ordenado al teniente Barreiro 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 acorazado «Rivadavia».

¡Que Dios reciba su alma en su santo seno y dé cristiana resignación a su familia en esta hora de prueba!



JOSÉ LUIS ECHAVARREN

Capitán de fragata

Falleció el 19 de junio de 1972

El capitán de fragata José Luis Echavarren nació el 3 de marzo de 1901 e ingresó en la Armada el 7 de diciembre de 1916.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata auditor Héctor Jorge Escola, en nombre de la Armada

En nombre y representación de la Armada Argentina, me toca despedir en este acto los restos mortales del señor capitán de fragata don José Luis Echavarren.

Este distinguido jefe ingresó a la institución en 1916, ocupando diferentes destinos en tierra y a bordo de distintas unidades, en los que supo distinguirse por sus calidades profesionales y personales, granjeándose el respeto de quienes lo tuvieron a sus órdenes y el aprecio de quienes fueron sus subordinados.

Ante el hecho irreparable de su muerte física no nos queda sino recordar sus virtudes y valorar el ejemplo que supo dar en todos los actos de su vida, consagrada al servicio de la Patria desde las filas de la institución a la que brindó sus mejores esfuerzos.

En este momento sé que no existen palabras que alcancen a expresar la congoja que a todos nos embarga. Sólo nos queda elevar nuestras preces al Altísimo, requiriendo una justa resignación.

Señor Capitán Echavarren: Guardado por el aprecio perenne de todos quienes os conocieron, y luego de la jornada larga y fructífera cumplida, podéis ya descansar en paz.



MANUEL A. VALIENTE

Capitán de fragata

Falleció el 24 de junio de 1972

El capitán de fragata Manuel A. Valiente nació el 7 de febrero de 1907 e ingresó en la Armada el 20 de marzo de 1924.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata ingeniero naval Marco A. Ortiz, en nombre de la Armada

Cumplo con la penosa misión, impulsado por un imperativo deber, de despedir en nombre de la Armada Argentina los restos mortales de quien en vida fuera el señor capitán de fragata ingeniero maquinista don Manuel Ángel Valiente.

El capitán Valiente, por sus excelentes dotes de conductor, fue distinguido al ser seleccionado para el cargo de director de los Talleres Generales del Arsenal Naval Buenos Aires, a cuyo frente estuvo durante tres años. Su capacidad profesional, su dedicación y sentido humano fueron las herramientas que utilizó para honrar el cargo, desempeñado con verdadera vocación de servicio.

Hombre de mar en su más amplio concepto, obedeciendo a una inclinación natural, en una época de gratos recuerdos, ingresó en la Escuela Naval en el año 1924.

Con verdadera vocación dedicó casi una vida a la Armada Argentina, permaneciendo en actividad durante más de treinta años.

El 1° de marzo de 1953 hizo el primer alto en su carrera, pidiendo su pase a situación de retiro, pero nuevamente su cariño por la institución lo impulsó a solicitar su alta como retirado en servicio el 1° de julio de 1962, para continuar actuando en la Dirección de Instalaciones Fijas Navales, en la que permaneció hasta el año 1965, en que puso término a su carrera naval.

Su vida, equitativamente repartida entre la institución naval y su hogar, conformó a un ser humano satisfecho por el deber cumplido.

Nuestra institución lamenta hoy su pérdida, por el ejemplo y el afecto que prodigó durante su paso por ella.

Que Dios reciba su alma en su santo seno y dé resignación cristiana a su atribulada familia en esta hora de dolor y dura prueba.

Estimado camarada: ¡Que haya paz en tu tumba!



JUAN O. GÜELL

Capitán de Fragata

Falleció el 26 de junio de 1972

El capitán de fragata Juan O. Güell nació el 21 de enero de 1889 o ingresó en la Armada el 22 de marzo de 1906, como cadete de la Escuela Naval Militar. Egresó como guardiamarina el 7 de abril de 1910 y ascendió a capitán de fragata el 1º de enero de 1928. Pasó a situación de retiro el 15 de octubre de 1934.

Sus principales destinos fueron: «Libertad», «Presidente Sarmiento», «Brown», «Garibaldi», «Piedra Buena», «Vicente F. López», «El Plata», «Pueyrredón», «Gaviota», «Ona», «Libertad*», «Rivadavia», «Moreno», «Querandí», «Guardia Nacional», «La Plata», «Jujuy», «Río Negro», «Mendoza», «Garay», «25 de Mayo», «9 de Julio» y «Uruguay».

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata de I.M. Jorge D. Casas, en nombre de la Armada

En nombre de la Armada Argentina, tengo la misión de despedir a quien fue en vida el señor capitán de fragata don Juan Güell.

Después de embarcar en la fragata escuela «Presidente Sarmiento», egresó como guardiamarina el 7 de abril de 1910.

Su vida profesional en la Armada lo hace transitar por los más variados destinos, muchos de los cuales pertenecen al acervo institucional.

Su foja de servicios señala a un marino distinguido, con una fecunda acción en nuestro litoral patagónico, concretada en varias campañas realizadas como así también en navegaciones por ríos y aguas interiores.

Dictó clases profesionales en el Curso de Aplicación de Oficiales en las materias de Armas Submarinas, Torpedos y Minas y también de Hidrografía y Maniobra.

Su accionar fecundo ha trascendido a su persona y su recuerdo de hombre de bien y correcto caballero perdurará en el tiempo, como así también las semillas que ha dejado en la institución, muchas de ellas maduras ya, continuarán dando sus frutos.

Señor capitán Güell: Quede en usted el recuerdo de nuestra Armada, a la que con tanto cariño sirvió, y el deseo de que nuestro Señor le conceda infinita paz a su alma y dé a su familia cristiana resignación.



EDUARDO H. GORÍA

Teniente de Corbeta

Falleció el 26 de junio de 1972

El teniente de corbeta Eduardo H. Goría nació en la ciudad de La Plata, el 21 de setiembre de 1949.

Ingresó en la Armada el 24 de enero de 1966 como cadete de la Escuela Naval militar y egresó como guardiamarina el 30 de diciembre de 1968. Ascendió a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1970.

Prestó servicios en: buque escuela «Libertad», «General Belgrano», «Petrel», «Guardiamarina Zicari» y Escuela Politécnica Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de corbeta Juan Carlos Iamuzzo, en nombre de la Armada

Tengo la dolorosa misión de despedir, en nombre de la Armada Argentina, al camarada, colega y amigo, el teniente de corbeta don Eduardo Horacio Goría.

Si bien es cierto que buscando amparo en nuestros principios cristianos deberíamos hallar rápido consuelo pensando en el reencuentro en el

más allá, al lado de Dios, lugar al que se hizo acreedor por sus virtudes expuestas a lo largo de su existencia, debemos hacer ostensible la infinita congoja que se apodera de nuestros espíritus ante la muy triste realidad de su alejamiento.

En el breve lapso de su carrera como oficial, su actuación tuvo como impronta característica a aquellas inquietudes juveniles que se fueron moldeando con la experiencia que la vida del mar nos otorga.

Sin alardes de ninguna naturaleza, era esencialmente natural y simple en cada una de las manifestaciones del decir y del quehacer. Por eso fue siempre respetado por sus subordinados y apreciado por sus superiores. Era un hombre de honor.

Mis palabras no tendrán la elocuencia necesaria, pero tienen la emoción alta y pura del camarada y del amigo, emoción que no sólo es suficiente, sino que también es necesaria en todos los actos de la vida, para que, llegado un momento como éste, el destinatario de esas palabras sea colocado en el pedestal que le corresponde.

Teniente Goría: Las armas de la Nación os rinden honores en este acto, como ratificando el concepto que habéis merecido de vuestros compañeros de la institución que tanto quisisteis. En profundo silencio elevamos una común plegaria, rogando con cristiana resignación que vuestra alma descanse eternamente en paz.



ADOLFO SCHIAFFINO

Capitán de Fragata

Falleció el 14 de julio de 1972

El capitán de fragata Adolfo Schiaffino nació en la Capital Federal, el 1° de mayo de 1908 e ingresó en la Escuela Naval Militar el 16 de febrero de 1923.

A través de los largos años en que prestó servicios en nuestra institución naval desempeñó importantes cargos, entre otros el de agregado naval en Colombia, donde fue nombrado miembro correspondiente de la Sociedad Bolivariana. Asimismo, el gobierno del Ecuador lo condecoró con la Orden Abdón Calderón. Actuó, además, como delegado de nuestro país en la Tercera Reunión Panamericana de Consulta sobre Cartografía.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Horacio Zaratiegui, en nombre de la Armada

Aquella vieja Armada Nacional que el 16 de febrero de 1923 vio ingresar a la hoy centenaria Escuela Naval Militar al aspirante Adolfo Schiaffino, es la misma Armada Argentina de hoy que viene a este lugar, por intermedio de un oficial jefe de su mismo grado y cuerpo, para rendirle a él, como miembro de la institución,

el homenaje cálido, tierno y sincero, que se brinda a todos aquellos que contribuyeron con su esfuerzo y sacrificio a cimentar su presente grandeza y a configurar su espíritu indomable de todos los tiempos.

¡Cómo entonces no sentir —hoy y aquí—, ante la última morada de un oficial de Marina, esa intensa emoción que atesora en el pecho de todos los hombres de la Armada!

¿Es acaso necesario describir —para explicar esa emoción— la larga trayectoria del capitán Schiaffino en las filas de la institución, a través de más de 165.000 millas navegadas y más de 40 años de servicios computados? Todo esto, con ser mucho, y más que suficiente para acreditar la excelencia de sus servicios en favor de la República, es sin embargo innecesario para explicar la emoción naval con que venimos a despedirlo. Porque a nosotros, marinos de hoy, pero tan marinos de siempre como los de ayer, nos basta con saber que siempre fue, es, y será, uno de los nuestros.

Familiares del capitán Schiaffino: La Armada Argentina ha pretendido, a través de mis palabras, testimoniar su comprensión de vuestro dolor, mediante la explicación de su propia congoja por la pérdida de uno de sus miembros. Disimulad la tal vez deficiente selección de las palabras; ¡es tan difícil despedir a un hermano!

Señor capitán Schiaffino: Aquí estamos, manteniendo la conversación de siempre sobre la Armada.

Sólo que esta vez, es para desear que Dios otorgue eterno descanso a vuestra alma.



**EDGARDO JORGE
IZQUIERDO BROWN**

Contraalmirante

Falleció el 10 de agosto de 1972

El contraalmirante Edgardo Jorge Izquierdo Brown nació en la ciudad de La Plata, el 2 de febrero de 1905.

Ingresa en la Escuela Naval Militar el 20 de diciembre de 1920 y egresa como guardiamarina el 1° de enero de 1927. Ascendió a contraalmirante el 1° de enero de 1952 y pasó a situación de retiro, a su solicitud, en 1956.

Sus principales destinos fueron: «Córdoba», «Granville», «Ushuaia», «Independencia», Grupo de Cañoneros, «Cervantes», «Hércules», División Fragatas, «25 de Mayo», Zona Naval del Plata, «Almirante Brown», «Ministro Ezcurra», Ministerio de Mari-

na, Base Naval Río Santiago, Estado Mayor General, Dirección General de Administración Naval, Escuela de Guerra Naval y Escuela Nacional de Guerra. Desde 1943 a 1945 fue agregado naval en Brasil. Obtuvo las siguientes condecoraciones: Caballero de la «Orden do Cruzeiro do Sul» (1985), oficial de la «Ordem do Cruzeiro do Sul» (1945), medalla del «Centenario del Barón de Río Branco» (1945) y medalla de ciudadano honorario de la ciudad de Santiago de Chile (1946).

≠

Con la desaparición del contraalmirante Edgardo Jorge Izquierdo Brown la Armada Argentina pierde una de sus más relevantes figuras.

Descendiente de uno de los héroes más prestigiosos de nuestra historia, se había caracterizado por sus altas condiciones morales, sus cualidades caballerescas y sus dotes intelectuales. Su vocación de marino estuvo signada por la corrección y la ética.

Por su expresa disposición sus restos recibieron sepultura en forma estrictamente privada en la bóveda familiar del cementerio de Luján.

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.



HERIBERTO J. GAMBIRASSI

Capitán de Fragata

Falleció el 28 de agosto de 1972

El capitán de fragata Heriberto J. Gambirassi nació el 2 de abril de 1903. Ingresó en la Armada el 2 de enero de 1920, como cadete de la Escuela Naval Militar, y egresó como guardiamarina el 1° de enero de 1926.

Pasó a situación de retiro en 1942 con el grado de capitán de corbeta, y reincorporado al servicio activo en 1946, en el que permaneció hasta 1958, alcanzó el grado de capitán de fragata.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Bahía Blanca», «Belgrano», «Brown», «Rivadavia», «Patagonia», «Alférez Mackinlay», «Ezcurra», «Paraná», «Rosario», «San Martín», «Garibaldi», «Córdoba», «Moreno», «Tucumán», «Spiro» y «Corrientes».

En situación de retiro prestó servicios en la Dirección General del Personal Naval, en la Prefectura General Marítima, en la Dirección General de Administración Naval y en la Dirección de Instalaciones Fijas Navales.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Guillermo J. Parrarán, en nombre de la Armada

La Armada Argentina despide hoy por mi intermedio, en homenaje postumo, al capitán de fragata don Heriberto J. Gambirassi.

Cursó los cinco años de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 1° de enero de 1926, después de efectuar el viaje de aplicación en la fragata «Presidente Sarmiento».

Su foja de servicios señala a un marino distinguido, con una fecunda acción en nuestro litoral patagónico concretada en varias campañas realizadas, anuo así también en las navegaciones por ríos y aguas interiores.

Durante su embarco en el torpedero «Tucumán» fue protagonista durante los años 1936 y 1937 de la importante misión asignada a ese buque con motivo de los sucesos revolucionarios ocurridos en España.

En la hora triste de su partida, la Armada Argentina le rinde el postrer homenaje de reconocimiento y afecto de la institución que en estos momentos sufre en su espíritu de gran familia naval la pérdida de un hijo querido.

¡Que Dios otorgue eterno descanso a su alma y brinde cristiana resignación a sus seres íntimos para aceptar, confortado con ella, su irreparable ausencia!



**JUAN CARLOS VILLEGAS
BASAVILBASO**

Capitán de Corbeta

Falleció el 23 de agosto de 1972

El capitán de corbeta Juan Carlos Basavilbaso ingresó en la Armada en el año 1909, como cadete de la Escuela Naval Militar, en el Cuerpo de Ingenieros Maquinistas,

Luego de tres años de estudios pasó a continuar sus servicios a Alemania, para continuar su formación en la construcción de los primeros exploradores para nuestra Armada. A los seis meses volvió al país, viajando en seguida a los Estados Unidos, siempre como cadete, para completar su instrucción, en la especialidad elegida, en la construcción y alistamiento del acorazado «Rivadavia». En 1913 rindió examen de fin de curso ante los miembros de la Comisión Naval Argentina en los Estados Unidos, siendo dado de alta como oficial en el grado de ingeniero maquinista de tercera.

El viaje inaugural a la Patria del acorazado «Rivadavia» lo encuentra formando parte integrante de su plana mayor.

En 1928 con el grado de ingeniero maquinista principal, es designado jefe del cargo máquinas del buque escuela fragata «Presidente Sarmiento» y jefe de Estudios del Cuerpo de Ca-

detes Embarcados de la especialidad (1er Cuerpo de Ingenieros Maquinistas. Fue en ese viaje que su majestad el rey de España Alfonso XIII le concede la «Cédula de Caballero con la Cruz de Primera Clase de la Orden del Mérito Naval con el uso del distintivo blanco por servicios especiales».

Finalizado ese viaje de instrucción, después de once meses de duración, el capitán Villegas Basavilbaso es nombrado jefe de Estudios del Cuerpo de Ingenieros Maquinistas de la Escuela Naval, último destino de su carrera, después de haber acumulado más de 100.000 millas marinas navegadas, haber efectuado ocho viajes a Europa y haber dado una vuelta completa al mundo, en el 28º viaje de la fragata «Presidente Sarmiento», recorriendo en este solo viaje más de 38.000 millas.

Obtenido su retiro en 1930, y siguiendo lo que ya era su vocación natural, inclinó su actividad al profesorado dictando la cátedra de Física en la Escuela Nacional de Náutica y en la Escuela de Mecánica del Ejército hasta cumplir veintisiete años corridos de enseñanza, en que se acoge a los beneficios de la jubilación civil. Es en el instituto nombrado en primer término donde crea y desarrolla su primer gabinete de Física y en ambos donde la enseñanza de esa materia se efectuó en base a apuntes y libros especialmente debidos a sus iniciales concepciones.

Su pasaje por la Armada estuvo jalonado por constantes distinciones a que su capacidad profesional lo había hecho acreedor.



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.



RAFAEL BRONENBERG

Capitán de Fragata

Falleció el 28 de agosto de 1972

El capitán de fragata Rafael Bronenberg nació el 27 de setiembre de 1897 e ingresó en la Armada el 12 de marzo de 1915.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Rodolfo C. Castorina, en nombre de la Armada

Aquella vieja y querida Armada Nacional que el día 12 de mayo de 1915 vio ingresar en la hoy centenaria Escuela Naval Militar al aspirante Rafael Bronenberg, es la misma Armada Argentina que hoy, por mi intermedio, se hace presente en este lugar para rendirle el homenaje cálido, tierno, sincero y emotivo que

brindamos a todos aquellos que contribuyeron con su esfuerzo y sacrificio a cimentar la grandeza de hoy.

Despedimos hoy al capitán de fragata don Rafael Bronenberg, quien sirvió a la Marina de Guerra con verdadero amor y vocación y que trazó, por sus brillantes condiciones personales y sus sobresalientes cualidades de hombre de mar, una trayectoria digna y ejemplar en el Servicio naval.

Éstas no son palabras huecas. Los casi 45 años prácticamente ininterrumpidos que el capitán Bronenberg sirvió a la institución, conforman el testimonio más elocuente de la veracidad de tales conceptos.

Su vida, equitativamente repartida entre la institución naval y su hogar, nos presentó un ser humano satisfecho por el deber cumplido.

Para sus hijos y sus nietos: La Armada Argentina ha pretendido, a través de mis palabras, testimoniar la comprensión de vuestro dolor, sumando su propia congoja. Disimulad la tal vez incorrecta selección de las palabras. ¡Es tan difícil despedir a un camarada!

Ruego a Dios que reciba su alma en su santo seno, e inspire resignación cristiana a su acongojada familia en esta hora de dolor y dura prueba.

Señor capitán Bronenberg: ¡Descansad en paz!

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata ingeniero Edgardo Gustavo Giordano, teniente de fragata odontólogo Carlos Ángel Villani, teniente de fragata ingeniero Cecilio Nicolás Avidano, teniente de corbeta Roberto Gustavo Frumento, guardiamarina contador Néstor Hugo Sebeca y guardiamarina Agustín Ytsma.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Señor Marcelo Domingo Bosch, señor Eduardo Pedro Dellepiane y comodoro Franco Rodrigo.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata ingeniero José Carlos Bertino, capitanes de fragata José L. Echavarren, Manuel A. Valiente, Juan O. Güell y Adolfo Schiaffino, contraalmirante Edgardo Jorge Izquierdo Brown, capitán de fragata Heriberto Gambirassi, capitán de corbeta Juan C. Villegas Basavilbaso, capitán de fragata Rafael Bronenberg y capitán de navío contador Miguel Seoane.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de fragata Rogelio G. Barreiro, teniente de corbeta Eduardo Horacio Goría, teniente de fragata José H. Haristoy y capitán de fragata Federico Janzen Vadillo.

Por presunción de fallecimiento: Teniente de corbeta César Osvaldo Goría.

Por renuncia: Guardiamarina Raúl A. Mourrat, teniente de corbeta de I. M. Alberto Gerardo Luna y guardiamarina de I.M. Alejandro Bernardo Indaco.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por renuncia: Coronel Jorge A. Berghmans y señor Juan C. Ardalla Alesina.

SEPARACIÓN DE SOCIOS ACTIVOS

Por aplicación del art. 31, inc. 3º, del Estatuto: Ex-guardiamarina (C) Aldo Enrique Deirinnocenti.

SEPARACIÓN DE SOCIO CONCURRENTE

Capitán de ultramar Julio Argentino Musiera.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por no estar encuadrados en el art. 17, inc. 5º, del Estatuto: Ex-tenientes de fragata ingenieros Héctor Rodolfo Fontanarrosa y Ricardo Manuel López Mayorga, ex-guardiamarina (CN) Ricardo Martín Den Dulk, ex-tenientes de fragata médicos Rubén Eduardo Lettieri y Jorge Ivanhoe Ormaechea Lugones, ex-teniente de corbeta Jorge Horacio Coviello, ex-guardiamarina Edgardo Alonso, ex-teniente de fragata odontólogo Juan Pedro Venturino, ex-teniente de corbeta Héctor E. Aguiar Castañeira y ex-teniente de fragata médico José Luis Paladino.

Por incumplimiento del art. 17, inc. 5º, del Estatuto: Ex-capitán de corbeta médico Dante Edmundo Viutti y ex-teniente de navío médico Luis Francisco Valenzuela.

DELEGACIÓN PUERTO BELGRANO

Nombramiento de presidente

Ha sido nombrado presidente de la Delegación del epígrafe el capitán de navío Antonio Vañek.

Casino Militar de Oficiales de la Base Naval de Puerto Belgrano

Ante un pedido de \$ 4.000 formulado a la Delegación Puerto Belgrano por el citado Casino para destinarlos a reacondicionamiento de canchas de tenis y a la adquisición de redes, la C. D. resolvió contribuir, por esta única vez, con la suma solicitada, cantidad de la que la Delegación mencionada dispondrá de la manera que estime más conveniente.

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN. Contribución

Ha sido aceptada por la C. D. la suma de \$ 150.000 donada por la Presidencia de la Nación a cada uno de los tres clubes militares.

Asimismo, se ha resuelto que dicha suma no se incorpore a los recursos del Centro, sino que con ella se abra una cuenta especial para adquirir elementos náuticos y de deportes, en base a los requerimientos que en tal sentido formulará la Subcomisión respectiva.

CLUB FRANCÉS. Torneo internacional de esgrima

Entre los días 24 y 25 de junio se realizó en el Club Francés un torneo internacional de esgrima de tres armas por equipo, “Copa Challenger Club Français”, habiendo dispuesto la C. D. de nuestro Centro donar una plaqueta y cuatro medallas de plata para el citado torneo, asistiendo al mismo el capitán González Aldalur en representación de nuestro presidente.

165° ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DEL TENIENTE DE NAVÍO CÁNDIDO DE LASALA

El 5 de julio a las 10.50 se realizó una ceremonia en Avenida Santa Fe y Maipú —lugar donde cayó herido— organizada por el comandante del buque-dique de desembarco ARA «Cándido de Lasada» con motivo del 165° aniversario de la muerte en combate del marino, a la que concurrió el capitán Arnold en representación del presidente de nuestro Centro.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Designación de un vocal

Ha sido designado vocal del citado Instituto el capitán de fragata Ricardo O. Rennella, miembro de la Comisión Directiva, en reemplazo del capitán de navío Laurio H. Destéfani que renunció recientemente.

Memoria y Balance del Ejercicio del año 1971

Han sido aprobados por la C. D. la Memoria y el Balance del ejercicio correspondiente al año 1971 del Instituto del epígrafe.

ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DEL GENERAL SAN MARTÍN

El 17 de agosto, con motivo de cumplirse un nuevo aniversario del fallecimiento del procer, se efectuó una ceremonia realizada conjun-

tamente por el Centro Naval, el Círculo Militar y el Círculo de Aeronáutica al pie de su mausoleo, consistente en la colocación de una ofrenda floral. Al acto concurrieron el presidente, vicealmirante Fuenterosa, y los capitanes de la Serna y Puente.

COMODORO DEL YACHT CLUB CENTRO NAVAL.

Renuncia

Ha sido aceptada por la C. D. la renuncia presentada por el capitán de navío Jonás L. Sosa al cargo de Comodoro del Yacht Club Centro Naval, agradeciéndosele la importante labor desarrollada durante su desempeño en el mismo. En su reemplazo, y en carácter temporario, ha sido nombrado el capitán de navío Hugo L. G. Dietrich.

DESIGNACIÓN DE UN VOCAL TITULAR DE LA C. D.

En reemplazo del capitán de navío Jonás L. Sosa ha sido incorporado como vocal titular de la C. D. el vocal suplente, capitán de corbeta de I.M. Fernando J. García.

REVOLUCIÓN LIBERTADORA. Nuevo aniversario

Con motivo de cumplirse un nuevo aniversario de la Revolución Libertadora, el 16 de setiembre a las 11 se efectuó una misa de homenaje en la Iglesia de San Ignacio, en memoria de los caídos en las gestas del 16 de junio y del 16 de setiembre de 1955.

Posteriormente, a las 12.15, en los salones del segundo piso se entonó la canción patria y la “Marcha de la Libertad”.

Asimismo se embanderó e iluminó el edificio de nuestra sede social.

PANTEÓN. Medidas de seguridad

A raíz de haberse descubierto recientemente la colocación de un artefacto explosivo en el Panteón, se han adoptado las siguientes medidas de seguridad:

1. Cuando el personal del Panteón no conozca a las personas que concurran, deberá acompañarlas hasta el nicho correspondiente, permaneciendo en el lugar hasta la colocación de las flores.
2. Las placas colocadas con una cadena no deberán estar en forma angular.

3. Solamente se colocarán flores en los respectivos floreros, no permitiéndose colocar ramos pendientes en las lápidas.
4. El encargado deberá hacer conocer esta disposición y el motivo por el cual se toma la misma.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES.

Donación de cuadros

Se ha aceptado la donación efectuada por el mencionado Instituto de los cuadros al óleo intitulados “Fragata ARA «Presidente Sarmiento» a toda vela” y “Fragata ARA «Hércules» y el bergantín «Santísima Trinidad»”, pintados por el capitán de ultramar Emilio Biggeri.

COLEGIO NACIONAL N° 2 “DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO”. Conmemoración del 80° aniversario

El 8 de setiembre concurrió al citado colegio el capitán de fragata Fulgencio Ruiz, que representó al presidente de nuestro Centro en el acto mencionado.

SALONES DEL 2° PISO Y DEL ANEXO.

Reducción de tarifas

A partir del 1° de setiembre del comente año las tarifas por el alquiler de estos salones son las siguientes:

a)	1 - Casamiento del socio	{	Salón 2° piso (15 cuotas sociales)	\$ 435.—
			Anexo (8 cuotas sociales)	„ 232.—
b)	2 - Aniversario bodas del socio	{	Salón 2° piso (25 cuotas sociales)	\$ 725.—
	3 - Cumpleaños del socio		Anexo (13 cuotas sociales)	„ 377.—
	4 - Casamiento de hijos			
c)	5 - Aniversario bodas de padres	{	Salón 2° piso (35 cuotas sociales).....	\$ 1.015.—
	6 - Aniversario bodas de hijos		Anexo (18 cuotas sociales)	„ 522.—
	7 - Cumpleaños de padres.....			
	8 - Cumpleaños de 15 años de hijas			
d)	9 - Casamiento de hermanos	{	Salón 2° piso (40 cuotas sociales)	\$ 1.160.—
	10 - Aniversario bodas de hermanos o nietos		Anexo (20 cuotas sociales)	„ 580.—
	11 - Cumpleaños de hijos mayores de 15 años			
	12 - Cumpleaños de 15 años de hermanas o nietas			

e) 13 - Casamiento en que el socio sea padrino	{		
14 - Cumpleaños de hermanos mayores de 15 años		Salón 2° piso (50 cuotas sociales)	\$ 1.450.—
15 - Casamiento de hijos de ex socios del Centro Naval (exclusivamente fallecidos)		Anexo (50 cuotas sociales)	„ 725.—

TORNEO DE SABLE INDIVIDUAL

Los días 22 y 23 de setiembre se realizó en la Sala de Esgrima de la Institución el Torneo de Sable Individual y Abierto para todo tirador, por la disputa de la Copa “Armada Argentina”, el que arrojó los siguientes resultados:

Primer Premio - Logotipo de la Armada Argentina
Norberto Mattiazzo, del Círculo Policial

Segundo Premio — Copa de Metal
Guillermo Saucedo, del Club Francés

Tercer Premio - Copa de Metal
Juan Gavajda, del Centro Húngaro

Tirador de Segunda Categoría mejor clasificado en la rueda final — Medalla de Plata
Carlos San Marco, del Centro Húngaro

Tirador de Tercera Categoría mejor clasificado en la rueda final - Medalla de Plata
J. Cardeña, de la Facultad de Derecho

Tirador del Centro Naval mejor clasificado en la rueda final
Teniente de Navío I.M. José del Carmen Heredia

Concluido el torneo de referencia el profesor Gorondy dio lectura a la clasificación final, pronunciando a continuación palabras alusivas a dicho acto el capitán de navío Hugo L. G. Dietrich, presidente de la Subcomisión de Deportes, procediéndose de inmediato a la entrega de los premios.

Seguidamente se sirvió un lunch a los invitados y esgrimistas.

ATENTADO EN EL CENTRO NAVAL DEL TIGRE

El resultado de la investigación efectuada a raíz del incalificable atentado de que fueron objeto las instalaciones del Centro Naval del Tigre, mueve a las autoridades de la institución a manifestar su repudio ante lo que configura la barbarie desatada por inadaptados sociales.

Una vez más nuestro Centro ha sido blanco de manos criminales, y ante este cobarde desborde la Comisión Directiva, interpretando el sentimiento de todos los socios, hace pública esta manifestación promovida por ese lamentable suceso, cuyos inconscientes responsables, directos o instigados, han destrozado parte del acervo histórico del país.

CENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Colocación de una placa recordativa donada por el Centro Naval

El 28 de agosto a las 11 nuestro Centro realizó un homenaje a la Escuela Naval Militar con motivo del centenario de su creación, consistente en la entrega al citado Instituto de una placa de bronce. A la misma concurrieron el presidente, vicealmirante Fuenterosa, el vicepresidente 2° capitán de navío Rivolta, y los capitanes Marchesotti, Paradelo, Rennella, Suárez Battan y Badens y el teniente Piqué.

En la ceremonia de entrega de la placa hizo uso de la palabra el vicealmirante Fuenterosa, quien dijo:

La Escuela Naval Militar cumple cien años de vida. Un siglo al servicio de la Patria y de la Libertad.

El país, y muy especialmente la Armada y quienes la integramos, acudimos a celebrar este significativo acontecimiento con el ánimo predispuesto a la recordación. Se eleva nuestro espíritu. Nos llenamos de agradecimiento. Nuestro pecho se ensancha orgulloso. Las aulas, los profesores, el primer embarco, la primera guardia, se aglomeran en nuestra mente, y «*Aurora*» perdura como romántica canción de ensueño en nuestros oídos.

El apasionado cariño que nos inspiró e inspira esta Escuela es la razón fundamental de nuestra presencia en este especial aniversario de su fundación, trascendente suceso en la historia de nuestra Marina de Guerra. Su creación representó un decidido y fecundo aporte para la formación de hombres con vocación marinera, defensores de los principios señeros que rigen el desenvolvimiento de la institución, que se identifican con el patriotismo y la abnegación.

De nada valdría la exaltación de este fausto acontecimiento, si el mismo no estuviere imbuido de la esencia que forma la tradición e integra la estirpe del oficial de marina basada en nobles determinaciones, como lo soñó Sarmiento con visión de futuro para afianzar la República enmarcada en el sacrificio, el respeto, la disciplina, el honor y el sereno estoicismo.

La autodeterminación de un pueblo se logra cuando el hombre ha recibido la necesaria preparación que la Patria puede proporcionarle. Y aquí hemos sido amalgamados con base firme para ello.

A nuestra vocación se sumó la educación recibida para ser celosos custodios de la democracia, identificándonos así con los principios que preservan la dignidad, la libertad y el bienestar del hombre.

Oue nuestra patrona “Stella Maris” guíe a las nuevas promociones por el camino de sus mayores, para el bien de la República.



**El vicealmirante
Fuentesosa
leyendo su
discurso**

Nuestra profesión, nuestra vida, están al servicio de la Armada, como la Armada está al servicio de la Patria, para ennoblecerla con el sacrificio que ella demande, teniendo como ejemplo la gloriosa figura del Almirante Brown.

El Centro Naval, que tengo el orgullo de presidir, que nuclea a la casi totalidad de quienes pasaron por estas aulas y que fuera creado entre otros con los nobles propósitos de cultivar la tradición naval y de bregar por el engrandecimiento de la Armada, ha querido estar presente en espíritu y en el bronce en este primer centenario de la fundación de la Escuela Naval Militar. Es oportuno recordar que Sarmiento fue designado presidente honorario del Centro Naval el 4 de mayo de 1882.

Señor director: Os pido que recibáis esta placa recordativa, como testimonio de nuestro emocionado y respetuoso homenaje.

Muchas gracias.

Agradeció el homenaje el director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Roberto A. Ulloa, quien expresó:

Ciertamente me siento muy honrado de agradecer en nombre de la Escuela Naval este homenaje que le rinde el Centro Naval, nuestro Centro Naval, el mismo que soñara el cadete Albarracin en 1873 a bordo del crucero «General Brown», en la recientemente creada Escuela Naval, y que concretara nueve años más tarde para, al decir de uno de sus biógrafos, amalgamar los valores que surgirían de la nueva Escuela.

La misión específica de esta Escuela es formar hombres.

Debemos formar un hombre que sea no sólo un profesional de la guerra en el mar sino además, y fundamentalmente, un caballero del mar, un hombre íntegro, cabal, con profundo sentido del honor y de la amistad, cuya palabra tenga el valor de un documento y sienta que afronta un deber cada vez que da la mano.

En la medida en que seamos capaces de formar esta clase de hombres, seremos capaces de contribuir a asegurar la pervivencia de estos valores en el Centro Naval, lo que equivale a decir asegurar la existencia misma del Centro Naval.

Es ésta una grave responsabilidad nuestra o mejor dicho una forma distinta de expresar nuestra responsabilidad para con la Armada y para con la Nación. Vistas así las cosas, vuestro homenaje refleja el juicio del Centro Naval sobre nues-

El vicealmirante Fuenterosa y el capitán de navío Rivolta descubren la placa





La placa recordatoria donada por el Centro Naval

tra tarea y constituye un verdadero estímulo para todos nosotros, de modo que os agradezco en nombre de la Escuela Naval este gesto de amistad, aunque bien sabéis, señores, que entre los hombres bien nacidos la amistad no se agradece, se retribuye, y nosotros lo hacemos con la renovada decisión de seguir adelante por el camino que soñaron Sarmiento y Urtubey, por el camino que nos exige nuestra misión específica, por el camino, en fin, que nos señalan vuestras palabras.

Cadetes: No ha sido posible que todo el Cuerpo de Cadetes esté presente en este acto, pero he querido que concurra al menos un representante de cada división para que recoja el mensaje que nos trae hoy el Centro Naval.

Id pues y decid a vuestros compañeros que a la salida de la Escuela Naval os espera con las puertas abiertas una prestigiosa institución que se constituirá, no lo dudo, en vuestro segundo hogar.

La experiencia me dice que a ella concurriréis muchas veces y no pocas buscando la inspiración que guíe vuestra conducta en momentos decisivos.

Entretenimientos

A C E R T I J O S

Anagrama

En la proa.

Asteroide N° 668 que emplea 1.076 días en dar la vuelta al Sol.

Aféresis

Embarcación de fondo plano para parajes de poca profundidad.

Tierra rojiza, clara y brillante que se usó para pulir el oro.

Paragoge

Barquichuelo de río que empleaban los pescadores romanos.

Campana pequeña.

Homónimos

Embarcación mayor que el bote, que llevan los buques grandes, para su servicio.

Piedra lisa, plana y delgada.

Cambio de consonante

Plancha gruesa de hierro con que se forra el escobén por su parte interior.

Sonda para reconocer la profundidad del mar.

Cambio de vocal

Palo que asegurado a uno de los mástiles y extendiéndose horizontalmente hacia popa, sirve para cazar la vela cangreja.

Cabo que se pasa por seno a una pipa, cañón, etc., que se conduce rodando sobre polines.

Fuga de consonantes

. A . A ... A

Embarcación de cubierta que tiene sólo un palo con cangreja y foque.

Fuga de vocales

P . N . Z .

Embarcación ligera, pequeña y estrecha, de remo y vela.

(Las soluciones en la página 398)

CASILLERO 1

a	71	20	91	132	6	45
b	34	138	62	83	119	112
c	102	40	58	124	11	75
d	141	8	130	42	24	69
e	14	144	51	99	9	114
f	136	29	66	116	90	3
g	31	95	21	129	104	117
h	108	82	56	63	78	48
i	16	121	53	26	17	142
j	49	73	126	111	134	86
k	12	32	44	97	100	88
l	59	54	7	109	93	118

m	36	131	35	123	74	143
n	33	65	61	84	139	46
ñ	5	137	85	57	64	13
o	1	68	110	135	25	101
p	19	103	72	27	52	92
q	39	79	10	96	140	106
r	4	30	127	125	55	105
s	23	43	38	15	98	28
t	77	94	107	47	18	70
u	80	50	120	41	60	113
v	2	133	76	89	22	122
x	87	81	37	115	67	128

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

P O L I G R A F Í A

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, periodista, profesor universitario, diputado, ministro y Presidente de la Nación. Luego rector de la Universidad y senador. Nació en Tucumán en 1837 y falleció en alta mar en 1885.

Referencias

- a) Brillan con luz trémula (poético).
- b) Catálogo, índice.
- c) Prominencia de terreno menor que la montaña.
- d) Conjunto o totalidad de los habitantes de un país regidos por el mismo gobierno.
- e) Muchacha de corta edad.
- f) Reunión nocturna de personas en una fiesta.
- g) Medicamento líquido que se toma por boca.
- h) Mamífero carnívoro doméstico, de fino olfato, inteligente y leal (pl.).
- i) Conjunción: por causa, motivo o razón de que.
- j) Obediente, subordinada, rendida, subyugada.
- k) Histórica región del Noreste de Francia.
- l) Tubo de vidrio para trasvasar pequeñas cantidades de líquido (física).
- m) Conciliar el sueño.
- n) Ser mitológico autor del Laberinto de Creta.
- o) Conjunto de personas o cosas que se cogen de una vez.
- p) Víbora de la cruz.
- q) Planta criptógama constituida por la asociación de un hongo y una alga.
- r) Arcilla arenosa de color blanco azulado (pl.).
- s) Cada una de las figuras o piezas de que se compone un escudo de armas.
- t) Muñeco, figura humana de paja o trapo.
- u) Acción de probar.
- v) Distrito del estado de Lara, en Venezuela.
- w) Célebre gramático árabe español, llamado por antonomasia “el gramático” (Abu. 1256-1344).
- x) Percibir algún olor.

(La solución en la página 398)

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

Acertijos

Anagrama:

Roda
Dora

Afèresis:

Chalana
Alana

Paragoge:

Cimba
Címbalo

Homónimos:

Lancha

Cambio de consonante:

Bocina
Bolina

Cambio de vocal:

Botavara
Botavira

Fuga de consonantes:

Balandra

Fuga de vocales:

Pinaza

Poligrafía

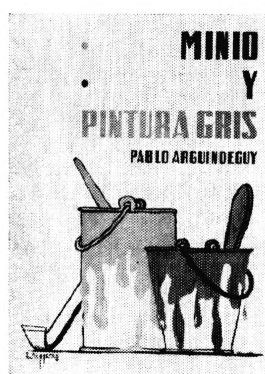
a) Rielan; b) Elenco; c) Colina; d) Nación; e) Rapaza; f) Velada; g) Poción; h) Perros; i) Porque; j) Sumisa; k) Lorena; l) Pipeta; m) Dormid; n) Dédalo; ñ) Redada; o) Yará; p) Lique; q) Gredas; r) Blasón; s) Pelele; t) Prueba; u) Quibor; v) Hayyan; x) Huelan.

“y habrá paz en la República porque el poder del gobierno es superior al poder de la anarquía, y porque nada hay dentro de la Nación superior a la Nación misma”.

NICOLÁS AVELLANEDA

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.



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. 125

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: \$ 4,50

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.

PANTEÓN

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 N° 4830
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 1023

TALL. GRAF. BUSCHI S. A.



BUENOS AIRES

OCTUBRE-DICIEMBRE 1972 • NÚM. 693

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

UNA REALIDAD CREADA POR MANOS ARGENTINAS



Astilleros y Fábricas Navales del Estado S.A. se enorgullece de su contribución al crecimiento de la industria naval con su Astillero Río Santiago, y se esfuerza por hacer real, con manos argentinas, el objetivo de los creadores de la empresa.

El poderío de la Flota Mercante de un país, refleja sus condiciones socio-económicas, su desarrollo, capacidad técnica e independencia comercial, exponiendo ante el mundo entero el potencial de un pueblo pujante y progresista.

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

Empresa de avanzada en la Industria Naval Argentina

FUNDADO EN MAYO DE 1882

Oct.-Dic. 1972

Nº 693

VOL. XC

AÑO XCI

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Vicealmirante Emilio Rodolfo Berisso. Su trágico fallecimiento	IX
Soluciones conflictivas en el Alto Paraná.....	401
<i>Almirante Isaac Francisco Rojas</i>	
La Escuela Naval Militar a través de sus primeros cien años	425
<i>Sr. Raúl Oscar Díaz Castelli</i>	
Clodomiro Urtubey en el Colegio Naval Militar de España	455
<i>Capitán de fragata Carlos D. Rojo</i>	
Espíritu de buque	461
<i>Capitán de fragata Pedro C. Florido</i>	
Logística y seguridad	471
<i>Capitán de corbeta contador Héctor Jorge Laucirica</i>	
Codicilo al testamento del Almirante Nelson.....	483
<i>Traducción del capitán de navío Manuel A. Moranchel</i>	
Ushuaia... un desafío la capacidad argentina	485
<i>Capitán de fragata Ernesto Julio De Simone</i>	
Necrológicas	503
Asuntos internos	517
Entretencimientos	531
Indice del volumen XC	535

Registro de la Propiedad
Intelectual Nº 1.153.935



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

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. CARLOS G. N. CODA

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Vicepresidente 1º:

Contraalmirante VICTOR H. PEREYRA MURRAY

Vicepresidente 2º:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero:

Capitán de Navío Contador ALDO ANGEL MARCHESOTTI

Protesorero:

Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE

Vocales titulares:

Capitán de Navío HUGO LUIS G. DIETRICH
Contraalmirante 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 Fragata JUAN JORGE BASSO
Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN
Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR
Capitán de Fragata RAFAEL E. CHALIER
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata BARRY M. HUSSEY
Capitán de Navío ISIDORO A. PARADELO
Contraalmirante Médico MANUEL V. TALARICO
Capitán de Corbeta I. M. FERNANDO J. GARCIA

Vocales suplentes:

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ
Capitán de Corbeta SILVANO G. BOLLA
Capitán de Fragata HUGO C. ADAMOLI
Capitán de Corbeta VICTOR E. ZENOBI
Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisores titulares:

Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK
Capitán de Navío GARLOS EVALD ARNOLD

Revisores suplentes:

Capitán de Fragata Contador NÉSTOR A. ZABALA
Capitán de Corbeta OSCAR J. BARQUIN

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA

Vocales:

Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA

Capitán de Navío ENRIQUE GERMAN MARTÍNEZ

Contraalmirante Médico MANUEL V. TALARICO

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO

Capitán de Corbeta VÍCTOR E. ZENOBI

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

INTERIOR:

Presidente:

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY

Vocales:

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER

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 Navío ISIDORO A. PARADELO

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR

— *Anexo Centro Naval:*

Capitán de Fragata CARLOS MARTO IANNI

Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

— *Comedor y Bar:*

Capitán de Navío ISIDORO A. PARADELO

Capitán de fragata RICARDO O. RENNELLA

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

— *Baños y Peluquería:*

Capitán de Fragata RODOLFO A. REMOTTI

Teniente de Fragata ROBERTO RODRÍGUEZ VILLAR

— *Edificio:*

Capitán de Navío RAÚL OSCAR ZIEGLER

Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ

Capitán de Corbeta I. M. FERNANDO J. GARCÍA

— *Panteón:*

Capitán de Navío ENRIQUE GERMÁN MARTÍNEZ

Capitán de Fragata LUIS D. UGARTE

Capitán de Fragata WENCESLAO E. ADAMOLI (*Adscr.*)

Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

Capitán de Corbeta FAUSTO J. MENICA (*Adscr.*)

— *Campo Deportivo Olivos:*

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Capitán de Fragata FRANCISCO SUÁREZ BATTAN

Capitán de Fragata HUGO C. ADAMOLI

Capitán de Corbeta Contador EDUARDO A. FERRO (*Adscr.*)

Teniente de Navío JORGE PIQUÉ

— *Personal:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío GERARDO E. OJANGUREN
Capitán de Navío Odontólogo LIONEL RAÚL DE LA SERNA
Capitán de Fragata CARLOS MARIO IANNI
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Teniente de Navío Contador WILFREDO O. ODRIOZOLA

— *Disciplina, Ingreso y Reingreso de Socios:*

Contraalmirante VÍCTOR H. PEREYRA MURRAY
Capitán de Navío ANTONIO H. RIVOLTA
Capitán de Navío GERARDO F. OJANGUREN
Contraalmirante Médico MANUEL V. TALARICO
Capitán de Fragata FULGENCIO RUIZ
Capitán de Fragata CARLOS D. ROJO
Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

HACIENDA

Presidente:

Capitán de Navío Contador ALDO ÁNGEL MARCHESOTTI

Vocales:

Capitán de Fragata Contador JORGE L. PUENTE
Capitán de Fragata JUAN JORGE BASSO

DEPORTES

Presidente:

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Vocal:

Capitán de Corbeta Contador MIGUEL A. FERREYRA

— *Náutica:*

Comodoro del Yacht Club Centro Naval:

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH (*temporario*)

Comisión Interna Tigre:

Capitán de Navío SIRO DE MARTINI (*Adscr.*)
Capitán de Corbeta JORGE I. TARALLO PUJOL (*Adscr.*)
Capitán de Corbeta Contador JULIO A. PABÓN (*Adscr.*)

Comisión Interna Campo Deportivo Olivos:

Capitán de Navío ARTURO DIRUBE (*Adscr.*)
Teniente de Navío OSCAR E. SICHES (*Adscr.*)
Teniente de Navío FRANCISCO DOMENECH (*Adscr.*)
Teniente de Navío Contador JORGE PINO (*Adscr.*)
Teniente de Corbeta Contador JORGE L. RICCOMBENI (*Adscr.*)

— *Regatas:*

Capitán de Corbeta OSCAR A. PELUFFO URTUBEY (*Adscr.*)
Teniente de Navío SAÚL FIDEL ALVAREZ (*Adscr.*)

— *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:*

Teniente de Fragata ARTURO A. MASSAT (*Delegado titular*)

Capitán de Fragata HUGO C. ADAMOLI

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:

Capitán de Navío ANTONIO VAÑEK

Vocales:

Capitán de Fragata RAFAEL E. CHALIER

Capitán de Fragata BARRY M. HUSSEY

Capitán de Corbeta SILVANO G. BOLLA

MAR DEL PLATA

Presidente:

Capitán de Navío JULIO A. TORTI

USHUAIA

Presidente:

Capitán de Navío RAÚL F. TORRENT

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

Contraalmirante EMILIO E. MASSERA

Capitán de Navío BORIS I. MARIENHOFF

Capitán de Fragata ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

Capitán de Fragata RICARDO O. RENNELLA

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 LUIS M. MIGONE

Vicealmirante EUGENIO FUENTEROSA

Contraalmirante RODOLFO N. M. PANZARINI

Doctor EDUARDO AUGUSTO GARCÍA



VICEALMIRANTE EMILIO RODOLFO BERISSO

† El 28 de diciembre de 1972

Vicealmirante Emilio Rodolfo Berisso

Su trágico fallecimiento

Otra víctima del terrorismo ha caído ante la brutalidad ciega de un crimen horrendo que hiere en lo mas profundo la conciencia humana. Esta vez el elegido para pagar el tributo de sangre fue el vicealmirante Emilio Rodolfo Berisso, que cayó abatido por las balas traicioneras del fanatismo y la violencia sanguinaria de seres irracionales, propias de los impulsos de un primitivismo bárbaro.

El vicealmirante Berisso nació en Temperley, provincia de Buenos Aires, el 15 de mayo de 1923. Tenía actualmente 49 años, de los cuales 32 fueron consagrados a la Armada Argentina en la que tuvo delicadas responsabilidades, muchas de ellas de orden técnico, especialmente en materia de artillería y de servicios hidrográficos. El 22 de enero de 1940 ingresó en la Escuela Naval y egresó como guardiamarina el 1° de julio de 1944. Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1969. Realizó cursos de perfeccionamiento en los Estados Unidos y en institutos militares superiores de nuestro país.

El viejo «Libertad», acorazado en sus primeros años y ya guardacostas en sus nostálgicos últimos años, conoció el primer destino naval del joven guardiamarina Berisso quien se despidió de ese mar, al que consagró su vocación más profunda, como capitán de navío jefe de la 2ª división de destructores. Después, ya almirante, la Escuela de Guerra Naval y el Estado Mayor General Naval fueron adecuado ámbito para el coronamiento de una carrera, brillante por la obra realizada y por el estilo, estilo marino en el más entrañable sentido de la expresión, con que la realizó.

En los Estados Unidos, donde representó a nuestro país en la Junta Interamericana de Defensa, dejó claro recuerdo de su capacidad profesional y su último destino como jefe de Política y Estrategia del Estado Mayor General Naval, le permitió rubricar, en una difícil área de acción, toda una carrera brillantemente transitada en la que las responsabilidades de la conducción técnica se conjugaron con una efectiva figura de hombre de mar, madurada en numerosos períodos de embarque, muchos de ellos en ejercicio de funciones de comandante o segundo comandante.

Con el vicealmirante Berisso desaparece un marino cabal y un cumplido caballero y su trágica muerte ha consternado no sólo al ámbito castrense sino al de todo el país, y ha repercutido dolorosamente en el exterior.

La Dirección de este Boletín rinde su más sentido y profundo homenaje a este camarada consocio caído en tan trágicas circunstancias.



La Comisión Directiva del Centro Naval, en coincidencia espontánea con el sentir de todos los integrantes de la institución, identificados si es posible más de lo que lo estuvieran antes, por la dolorosa pérdida del vicealmirante don Emilio Rodolfo Berisso, desea expresar su profundo pesar y el deseo de comprensión y consuelo para su atribulada familia.

El dolor, en horas críticas y heroicas para los serenos y silenciosos sostenedores del orden y de la conducción del país hacia su destino institucional, en paz y concordia creadoras, fortifica a los espíritus responsables y arraiga más enérgicamente los sentimientos nobles de civilidad.

La ciudadanía ha quedado advertida una vez más de que las exageradas reacciones del terrorismo denuncian como autores a quienes enajenados por el fracaso temen su fin cuando el juego limpio de la democracia en la controversia legal y el sufragio produzca su veredicto.

Inexorablemente, en las horas críticas, el dictado que emana de la experiencia histórica alecciona a los hombres prudentes y responsables para que, con la misma serenidad con que superan el desconsuelo, continúen en su tarea de centinelas y defensores de los principios que permitieron superar la barbarie en el pasado.

Desde el tiempo, sin brechas ni jalones, de este mundo en que ahora reposa, el vicealmirante Berisso, el camarada de tantas horas de vocación e idealismo patriótico y marinero compartidas, comunica a sus

hermanos, a la casi totalidad de los argentinos de su misma fe y honor, el mensaje cívico y de hombría que corresponde aquilatar en este caso.

Principios de religiosidad y jurídicos condenarán los hechos, y la gloria que sigue al sacrificio de aquellos que representaron y cumplieron en la vicia algo digno, mantendrá a través de la memoria la vigencia de sus actos.

Las nuevas generaciones mostrarán hasta la eternidad renovados continuadores para que la débil criatura humana pueda seguir llamándose productora de civilización.



El mismo día del hecho, el Presidente de la Nación dirigió un mensaje al país por radio y televisión, cuyo texto es el siguiente:

Hombres y mujeres de mi patria:

Las Fuerzas Armadas han ofendido hoy, en aras de la libertad que juraron defender, la vida de otro de sus integrantes.

El almirante Emilio Rodolfo Berisso ha sido asesinado por la espalda con la natural cobardía de quienes apelan al fanatismo de la violencia irracional, pues están dominados por el desvarío que nace de su odio a la voluntad del pueblo y, desesperados, porque a los argentinos nos repugnan sus trasnochadas e inmorales ideas y les hemos cerrado toda posibilidad de imponerlas.

Estos delincuentes de la peor calaña, que cuando deben afrontar el veredicto de la justicia tratan de disimular su ropaje criminal, asumiendo el papel de inocentes “presos políticos”, pretenden —con la sangre derramada— amedrentar a la ciudadanía sana y perturbar el proceso de institucionalización en que se halla empeñado el país, e incluso impedirlo si tuvieran alguna remota alternativa de lograrlo.

Todo será en vano. Nuestra fe en la democracia se mantiene incólume. Nada ni nadie podrá impedir la normalización constitucional.

A las balas, oponremos —junto con el pueblo— la fuerza invencible del sufragio.

Somos partícipes de la consternación general y no se ahorrarán esfuerzos para que quienes tienen la inexcusable e independiente responsabilidad de administrar justicia —jamás la represalia— hagan caer todo el peso de la ley sobre los ejecutores de este nuevo asesinato, sus instigadores, encubridores y panegiristas.

En esta hora de dolor, idéntica a aquellas que signaron la desaparición de modestos policías, pacíficos ciudadanos, destacados dirigentes y soldados, de la Nación, reafirmo la vocación de paz de este gobierno de las Fuerzas Armadas argentinas.

El mejor homenaje que podemos rendirle a todos los caídos por obra de estos marginados de la sociedad es comprometernos a actuar con toda la serenidad —no exenta de firmeza— que nos imponen los intereses superiores de la Nación.

Consiguientemente, ninguna emboscada detendrá nuestra acción; continuaremos con el cumplimiento de la misión que nos impusimos, llegaremos al comicio y —en el marco de la prudencia— seremos implacables en la persecución de los criminales, por más que se levanten con sus voces los fariseos de la política o los farsantes que apañan el asesinato, instrumento del terrorismo, y las ideologías importadas que intentan esclavizar a los pueblos.

Pidamos a Dios que de paz al alma del almirante Berisso, que consuele a sus atribulados familiares y a sus camaradas de la Armada, que ilumine a todos los argentinos de buena fe para distinguir el día de la urna entre la democracia y el crimen; entre los defensores de la dignidad, más allá de los aciertos o errores comunes a toda empresa humana, y los servidores directos o indirectos del caos y el totalitarismo, cualquiera sea su fachada ideológica y sus promesas demagógicas.

Y apelemos también para que la infinita bondad del Altísimo llegue a estos minúsculos grupos criminales, los induzca al arrepentimiento y les haga comprender que han elegido el peor camino, porque es irreversible la decisión del pueblo argentino de cristalizar su conciliación y su unión.

En el acto del sepelio del vicealmirante Berisso, efectuado el 29 de diciembre en el Panteón de nuestro Centro, habló el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Carlos G. N. Coda, quien dijo:

Muchas veces en su larga historia nuestra vieja institución se ha visto convocada ante tumbas abiertas para algunos de sus hijos. Nuestro destino de militares quiere que hoy esa circunstancia se repita para la Armada Argentina.

Una ausencia ha sido provocada en sus filas y para los que quedamos en ellas, es más importante, ante todo, valorar al hombre de que esta baja nos priva, que calificar al hecho que ha ocasionado su muerte.

En la Armada toda, la sola mención del señor contraalmirante don Emilio R. Berisso implica una definición que hace ociosa toda descripción o alabanza.

No obstante, es importante que la Nación conozca las cualidades que adornaban la personalidad de este alto jefe, de cuyos servicios ha sido privada.

Traemos hoy al panteón de nuestros ancestros navales, a alguien que supo dar en vida permanente testimonio de una firme vocación de servicio a su Patria, en medio de un quehacer profesional que le deparó un sólido y reconocido prestigio; sus camaradas, superiores y subalternos, aprendimos a profesarle en sus largos años de brega en las filas, especial consideración y respeto por sus prendas de hombría de bien, las virtudes que supo demostrar como militar y la sinceridad y vehemencia con que siempre apoyó sus sólidas convicciones éticas, militares y cívicas.

De lo profundo y firme de su vocación naval, queda para nosotros generosa simiente que sabrá ser aprovechada y sus cualidades habrán de fructificar también en sus seis hijos, que no sólo han heredado de él un nombre y un inútil dolor en este día, sino también todo un ejemplo con cuya imitación deberán paliar su ausencia, para orgullo y consuelo de su madre.

La voz de la indignación resulta insignificante para calificar el atentado. La ausencia del almirante, demasiado notoria para ignorarla. Y con ello, indignación, dolor y ausencia, un imperativo superior nos obliga a seguir hacia adelante.

Henos aquí, desgraciadamente, convocados por los brazos asesinos de los hipócritas de la “liberación armada”. Henos aquí, conteniendo el llanto, por imperio de los mil y un idiotizados y cobardes que cooperan con su silencio y su ausencia de condenaciones al extremismo.

Esta reunión última, con toda la inevitable congoja que ella significa, se halla viciada por el motivo mismo que la provoca. Los ideólogos de esa extraña doctrina que pregonan una nueva vida a través de la muerte violenta, han emponzoñado este momento. Nuestra angustia, nuestras lágrimas, no pueden ser las mismas. Y no pueden serlo, pues no podemos olvidar que en un supremo esfuerzo cristiano damos

a estos infames asesinos todas las oportunidades de defensa y redención, a que nuestro trasfondo civilizado obliga.

Los hombres de armas están siempre preparados a esperar bajas en sus filas, como permanente sino de la vida militar. No obstante, esas bajas en la guerra o en la laboriosa preparación para ser aptos para ella, se ocasionan en lucha leal y abierta contra el enemigo que se combate o contra los elementos naturales, nunca por la vía artera del asesinato y de manera insidiosa. Es por esto que si ante otras tumbas de otros camaradas ya idos, nuestros pechos se vieron invadidos por la congoja o la impotencia ante una muerte heroica, a todas esas emociones se suma hoy ante esta tumba un nuevo sentimiento: el de la indignación; sentimiento que no habremos de permitir que crezca estéril, sino que habremos de extraer de él la fuerza y la determinación necesarias para lograr el exterminio del oculto enemigo, que como nueva cizaña, debe ser barrido de la tierra de los argentinos.

El crimen que nos ha provocado esta baja, materializa una muestra más de la índole del accionar de los elementos subversivos, que con el pretendido ropaje de defensor de presuntas causas justas, declamando ser los representantes del sentir de un pueblo que los repudia, escudándose tras rótulos y consignas nacionales, son sólo viles siervos de un bárbaro imperialismo disolvente que pretende anular el ser argentino, neutralizar nuestra pujanza y destruir nuestras más caras creencias, con el solo fin de entregar a sus patrones ideológicos una nueva nación esclava.

De su existencia en el país, como una aborrecida realidad, sólo ha quedado una inútil estela de sangre y destrucción, que a nadie sirve, y que por cierto está muy lejos de haber servido a aquello por lo que dicen actuar. Es que el país todo debe ver, ahora ya con claridad, que sólo los mueve el afán de generar el caos y de evitar, con desesperación, que la nación se encauce por la senda del progreso que el total ejercicio de sus instituciones le promete.

Ellos sólo prosperan en lo negativo y desde ese oscuro punto de partida nada son capaces de construir, excepto odios, camarillas poderosas y ocaso de la libertad para aquellos de quienes, hipócritamente, se dicen compatriotas.

Nada puede rescatarse de su acción al ocasionar esa injusta muerte, ni el más mínimo atisbo de heroicidad o coraje; no pueden reivindicar para sí absolutamente ninguna de las prendas que siempre adornaron el carácter del auténtico hombre de esta tierra, que fue capaz, luchando y construyendo, de hacer la patria que nos enorgullece.

Una vez más han probado que sólo se atreven a asesinar a un hombre desprevino, solo, por la espalda, y teniendo la huida totalmente asegurada.

De este desgraciado suceso ha nacido, en todas las conciencias de la gran familia naval, la certeza de que ningún adepto habrá de lograr la subversión por esta vía y de que lejos de traer a nuestro ánimo la noción de una amenaza que nos preocupe, sólo han logrado hacer más firme, si cabe, nuestra determinación de eliminarlos como incipiente obstrucción al proceso en que estamos empeñados y que constituye el único camino para lograr la convivencia en paz y libertad de todos los argentinos.

He conocido ayer, que al abandonar el último destino que tuvo como jefe al señor almirante Berisso, exhortó a sus subalternos con una consigna que yo habré de repetir; es la misma que, con certeza, su espíritu de hombre cabal nos está dictando ahora desde el borde de su tumba. Dijo entonces él y repito yo ahora: "Sigán luchando".

El mismo día, el Poder Ejecutivo dictó un decreto por el cual el contraalmirante Berisso fue ascendido *post mortem* al grado de vicealmirante.

HOMENAJE DE SUS EGRESADOS A LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN SU CENTENARIO

Informe de la Comisión formada al efecto

Tal como se había organizado, el 30 de septiembre de 1972 se llevó a cabo, en las instalaciones de la Escuela Naval Militar en Río Santiago, el acto de homenaje propiciado por la Comisión de Egresados, sobre cuyo desarrollo se ha informado en este mismo Boletín en su N° 692, de julio-septiembre pasados.

La Comisión de Homenaje, presidida por el señor almirante D. Héctor Vernengo Lima, desea hacer saber por este medio a los señores egresados socios del Centro Naval lo siguiente:

1º — Que las tareas desempeñadas por la Comisión de Homenaje abarcaron los siguientes aspectos:

- a) Redacción, impresión y distribución de informativos y citaciones para las reuniones de Comisión;
- b) Obtención de las listas de domicilios actualizados de los señores egresados en actividad y retiro, en la Dirección General del Personal Naval (División Retirados), Instituto de Ayuda Financiera para el Pago de Retiros y Pensiones Militares, Centro Naval y comisiones internas de cada una de las promociones egresadas de la Escuela Naval Militar;
- c) Coordinación de todas las actividades con la Dirección de la Escuela Naval Militar y el rectorado de la Catedral de Buenos Aires para el acto en aquel establecimiento y la misa de acción de gracias celebrada el 2 de octubre último;
- d) Coordinación de todas las medidas de seguridad adoptadas para el acto y la misa con la Policía Federal Argentina, Policía de la Provincia de Buenos Aires, Policía Ferroviaria, Astillero Río Santiago y autoridades de la Armada Argentina;
- e) Redacción, impresión y distribución de invitaciones e informativos sobre la ceremonia y la misa;

- f) Obtención de fondos con carácter de anticipo ante el Centro Naval para sufragar los primeros gastos;
- g) Coordinación del descuento practicado por boleta de pago a los señores egresados en servicio activo, por intermedio de las autoridades correspondientes de la Armada Argentina;
- h) Publicación de avisos en los diarios más importantes y de artículos en diversas revistas, así como difusión radiofónica, televisiva y mural de los actos programados, con la colaboración del Servicio de Relaciones Públicas de la Armada, Centro Naval, Servicio de Inteligencia Naval y Automóvil Club Argentino;
- i) Publicación de informativos en el Boletín Naval Público de la Armada;
- j) Diseño de la placa colocada en el Muro del Centenario en la Escuela Naval Militar por parte del pintor marinista de la Armada D. Emilio Biggeri y fundición de la misma en talleres privados;
- k) Obtención de fotografías para publicación y de copias para repartir entre los señores egresados;
- l) Donación del excedente de la recaudación al Hogar Naval "Stella Maris";
- m) Visitas protocolares a diversas autoridades navales, eclesiásticas y de seguridad vinculadas con la realización de los actos, antes y después de su concreción.

2º — Que el total de ingresos por aportes, incluyendo donaciones de los señores egresados, ascendió a la suma de \$ 15.401,13.

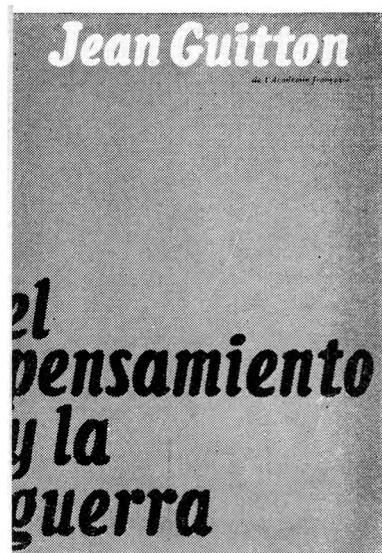
3º — Que el total de egresos por gastos de organización ascendió a la suma de \$ 6.733,65.

4º — Que, en consecuencia, el excedente donado en nombre de los egresados al Hogar Naval "Stella Maris" ascendió a la suma de \$ 8.667,48.

5º — Que los registros contables y los comprobantes de las inversiones realizadas han sido depositados en la Secretaría del Centro Naval, donde se encuentran a disposición de los señores egresados.

6º — Que idéntico destino, y los mismos fines, ha tenido toda la correspondencia diligenciada por la Comisión.

7º — Que, realizadas las actividades precedentes, la Comisión de Homenaje ha dado por cumplida la misión por la cual se constituyó, y ha dispuesto su propia disolución.



JEAN GUITTON

de la Academia Francesa

EL

PENSAMIENTO Y LA GUERRA

Traducción directa del francés
por el Capitán de Fragata de la Armada Argentina
José María Cohen

La obra intenta relacionar la ciencia filosófica con el arte de la guerra moderna, o sea, con el conflicto bélico en el cual el arma absoluta, la bomba atómica, constituye el medio preponderante y avasallador de la estrategia y táctica militares.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: \$ 7

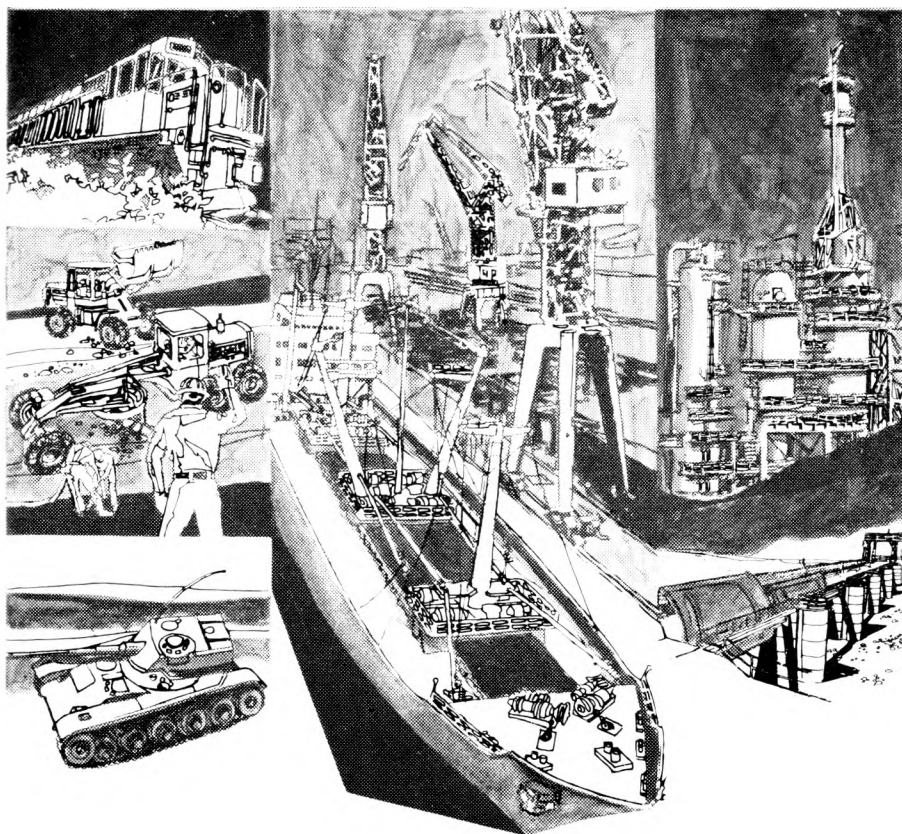
Presentación:

Papel obra de primera.
152 páginas.
Encuadernación
con tapas
en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de
la Armada y en la Oficina
del Instituto de
Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Bs. Aires,
tel. 31-1011, int. 125





ASTARSA

UN COMPLEJO INDUSTRIAL ARGENTINO EN EL EQUIPAMIENTO DEL PAIS Y DE AMERICA

ESTUDIO JURIDICO

Dres.

CESAR AUGUSTO CERNELLO

JORGE HORACIO OSTIGLIA

ABOGADOS

Paraná 275, Piso 1º, Dto. 1 - Capital

Telfs. 40 4143 - 49 6983



TANDANOR

S. A. C. I. Y N.

TALLERES NAVALES DARSENA NORTE

Avenida Antártida Argentina 1429 - Dársena Norte - Teléf. 31-5271/76
Buenos Aires - República Argentina
Telex: TANDANOR BAIREs



**100.000 m² DE TALLERES - 2 DIQUES SECOS
3 DIQUES FLOTANTES**
CALIDAD, EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD EN REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES

Servicios regulares de

ELMA

NUESTRA FLOTA

Cargas: general, frigorífica y líquida • servicio de "containers"
transporte de pasajeros

LINEA PACIFICO Y BRASIL. Escalas regulares en los principales puertos de Chile-Perú-Ecuador-Colombia.

Centroamérica-México-EE. UU. y Canadá hasta Vancouver.

Servicios regulares de buques frigoríficos a la costa de Brasil.

LINEA GOLFO DE MEXICO. Escalas regulares en puertos de Brasil-Venezuela-Colombia - Centroamérica-México y EE. UU.

LINEA COSTA ESTE Y CANADA. Escalas regulares en puertos de Brasil-Pto. Rico-

Costa Este de EE. UU.-Canadá incluyendo Terranova.

LINEA NORTE DE EUROPA-REINO UNIDO Y ESCANDINAVIA. Escalas regulares en puertos de Uruguay-Brasil-Francia-Bélgica-Holanda-Alemania-Inglaterra-Suecia-Noruega-Finlandia.

LINEA MEDITERRANEO. Escalas regulares en puertos de Uruguay-Brasil-España-Francia-Italia.

LINEA JAPON Y ASIA. Escalas regulares en Brasil-Sud Africa-Malasia-Hong Kong y Japón.

En todas las líneas se atienden pedidos a puertos de influencia dentro de las áreas respectivas con escalas directas o con transbordos.
Utilice nuestro moderno y eficiente servicio de estibaje.

Telam

**PROXIMAS SALIDAS Y
RESERVA DE BODEGA:**

EXPORTACION
Carga frigorífica - Tel. 31-5816/1396
Carga a granel - Tel. 31-6972-32-9280
Carga general - Tel. 31-2365/1353/0270
ESTIBAJE
Tel. 32-9376/5270/5428/4998/4665
IMPORTACION
Tel. 31-7189 - 32-8584
PASAJES
Tel. 31-3181 - 32-7609
INFORMES:
Corrientes 369 - Tel. 32-8111/4861



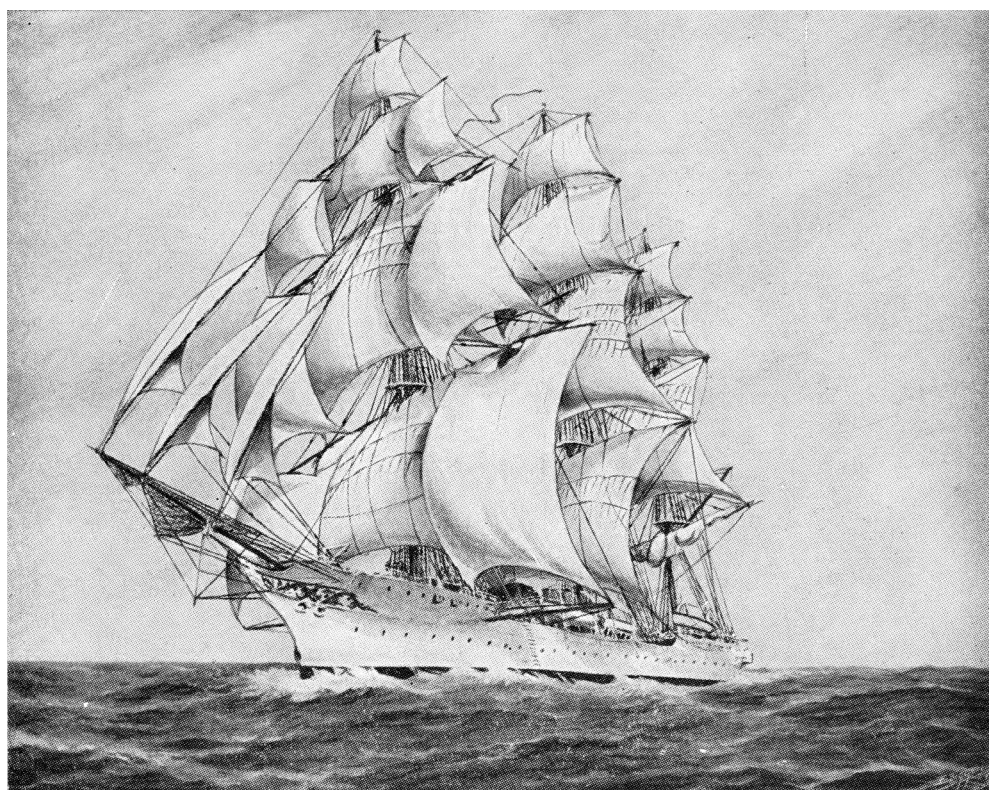
MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS
SUBSECRETARIA DE MARINA MERCANTE
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

ELMA
NUESTRA FLOTA



L A M I N A

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



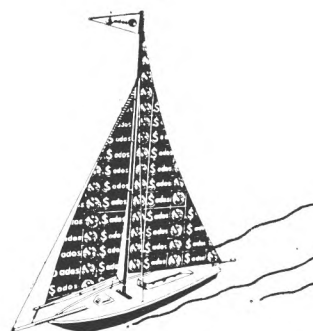
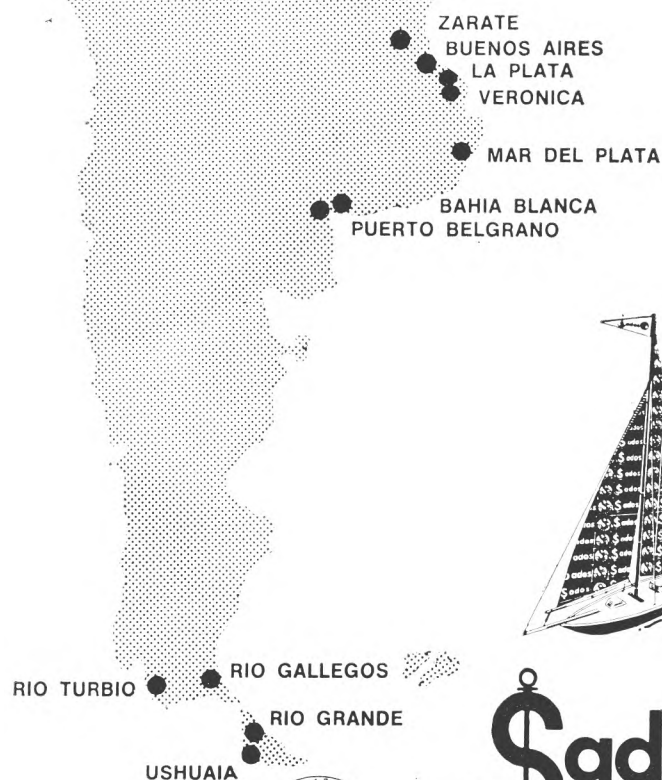
Reproducción en colores del óleo original del pintor marinista
de la Armada Argentina, Emilio Biggeri

Edición numerada de 1 a 100 con la firma manuscrita del artista: \$ 25 el ejemplar.

Edición común: \$ 5,50 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. 125.

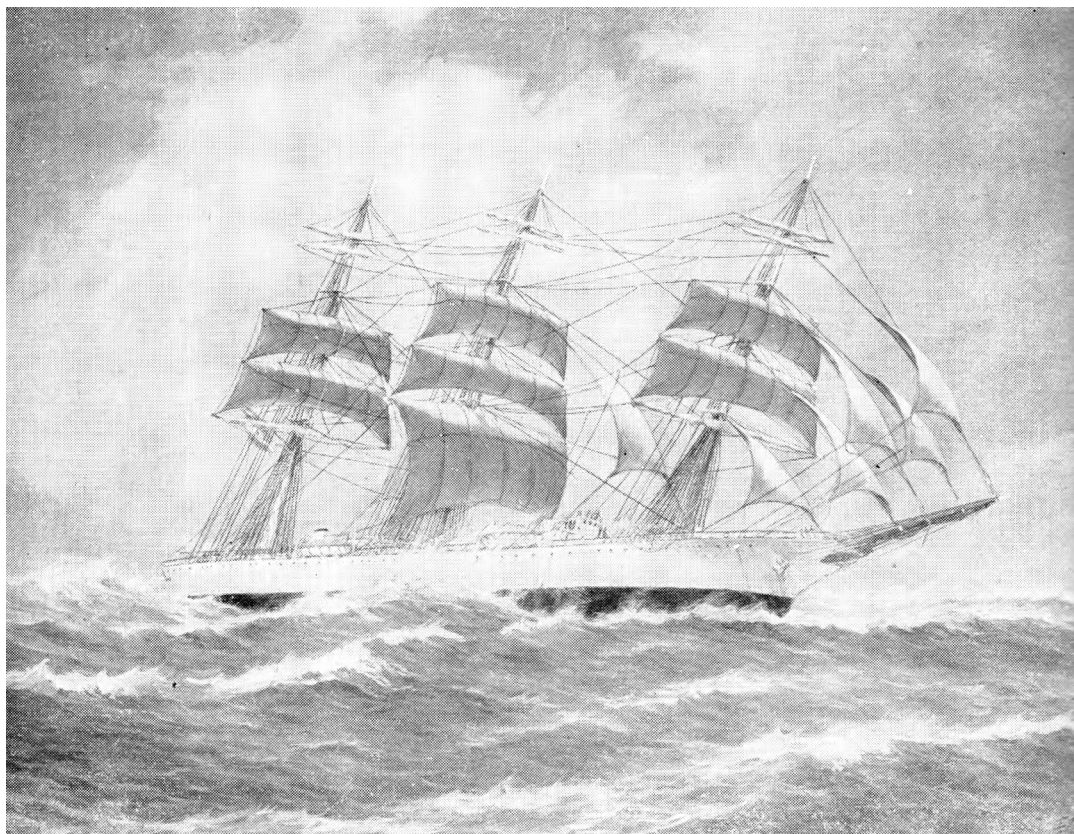
EL MEJOR PUERTO PARA SUS COMPRAS



\$ados
Una organización con
criterio de servicio



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: \$ 25 el ejemplar.

•

Edición común en carpeta común:
\$ 5,50 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. 125.



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. 125 Buenos Aires

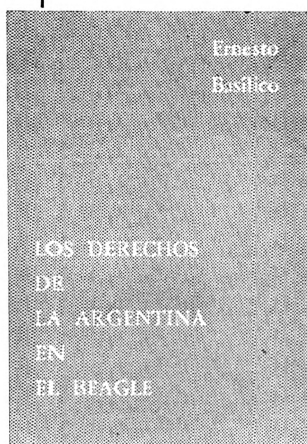
Horario: de 15 a 20 horas

Libros en venta en el Instituto de Publicaciones Navales

1. **ESTRATEGIA Y PODER MILITAR**, del capitán de navío A.R.A. Fernando A. Milia. \$ 4.—
2. **CURSILLO CONSTITUCIONAL**, del capitán de corbeta auditor A.R.A. Jorge Héctor Escola. \$ 1.—
3. **ECONOMÍA, GUERRA Y LOGÍSTICA**, del contraalmirante de la U.S. Navy Henry E. Eccles. \$ 6.—
4. **LA NOVELA DEL MAR**, del contraalmirante A.R.A. Mariano F. Beascoechea. \$ 3.—
5. **LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,80.
6. **COMPENDIO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA**, del contraalmirante A.R.A. Rodolfo N. M. Panzarini. \$ 9,50.
7. **EL SOCIALISMO**, del profesor Ludwig von Mises. \$ 11.
8. **FAMOSOS VELEROS ARGENTINOS**, del capitán de fragata A.R.A. Laurio H. Destéfani. \$ 6.—
9. **LA SUBSOCIEDAD ARGENTINA**, del capitán de fragata A.R. A. Carlos M. Mazzoni. \$ 4,20.
10. **UN MARINO INMORTAL. LA PRODIGIOSA AVENTURA DE LUIS PIEDRA BUENA**, de Hebe Boyer. \$ 4,80.
11. **LA DANZA DE LAS NOCTILUCAS**, del capitán de corbeta A.R.A. Atilio M. Polverini. \$ 3,60.

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. Mathé (h.), contraalmirante A.R.A. Edmundo Manera, doctor Alberto J. López Abuín y señor Zenón Ojeda Orostegui. \$ 6,60.
13. **DINÁMICA DE LOS MECANISMOS**, del capitán de navío A.R. A. Mario Raúl Chingotto. \$ 18.—
14. **GAUCHOS Y MARINEROS**, del contraalmirante A.R.A. Fernando A. Milia. \$ 4,50.
15. **TERMODINÁMICA**, del capitán de navío A.R.A. Carlos A. Perticarari. \$ 40.—
16. **EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA**, de W. Martin. \$ 5,70.
17. **EL TERCER VIAJE DE AMÉRICO VESPUCIO**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 4,60.
18. **LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE**, del vicealmirante A.R.A. Ernesto Basílico. \$ 2,90.
19. **LOBOS DE MAR**, del vicealmirante A.R.A. Luis F. Merlo Flores. \$ 4,50.
20. **LOS PROBLEMAS DEL RÍO DE LA PLATA**, del doctor Isidoro Ruiz Moreno. \$ 5.—
21. **MINIO Y PINTURA GRIS**, del capitán de navío contador A.R.A. Pablo Luis Arguindeguy. \$ 4,50.
22. **EL PENSAMIENTO Y LA GUERRA**, de Jean Guitton, de la Academia Francesa. \$ 7.—
23. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «LIBERTAD»**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 5,50.
24. **LÁMINA 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 del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25. Edición común: \$ 5,50.
25. **LÁMINA FRAGATA A.R.A. «HÉRCULES» Y EL BERGANTÍN «SANTÍSIMA TRINIDAD»**, reproducción en colores del óleo original del pintor marinista de la Armada Argentina Emilio Biggeri. Edición numerada del 1 al 100, con la firma manuscrita del artista: \$ 25.— Edición común: \$ 5,50.

ERNESTO BASÍLICO



LOS DERECHOS DE LA ARGENTINA EN EL BEAGLE

**Defensa de los derechos argentinos sobre la base
de documentos históricos**

Presentación:

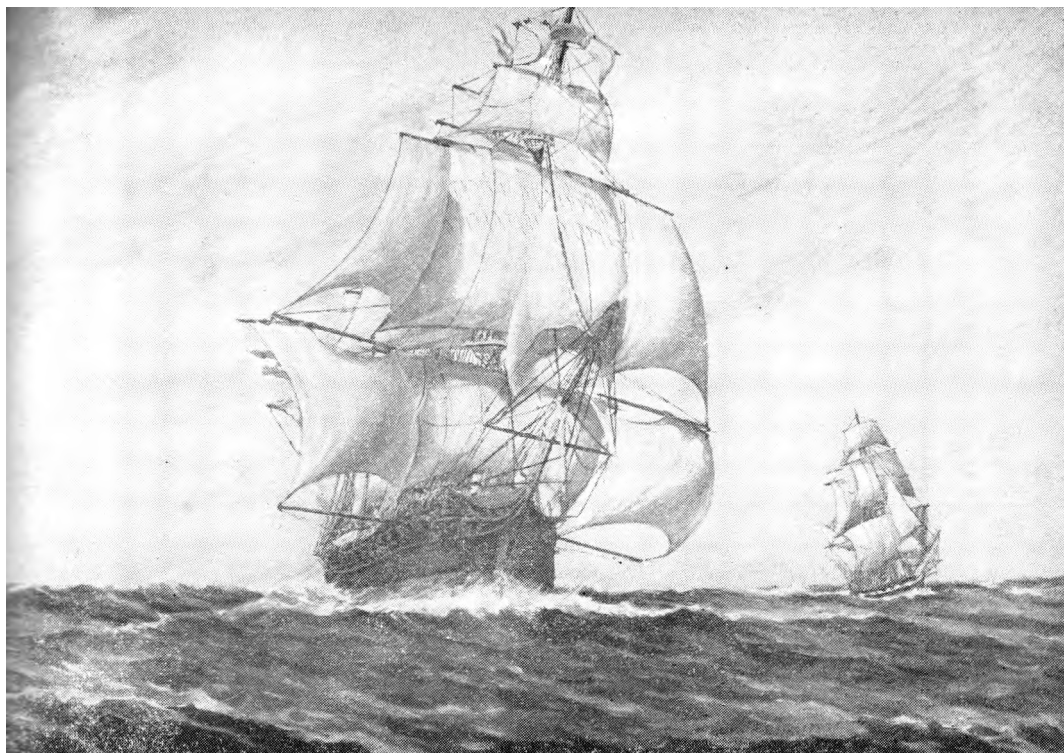
Papel obra de 1ª
92 páginas con ilustraciones
Tapas en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de la Armada
y en las oficinas del Instituto
de Publicaciones Navales,
Córdoba 547, Capital Federal,
teléfono 31-1011, interno 125



**Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, inte-
grantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las
ediciones del Instituto: \$ 2,90**



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: \$ 25 el ejemplar.



Edición común:
\$ 5,50 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. 125



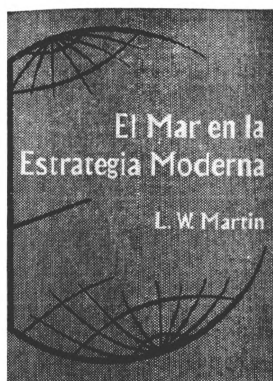
EL MAR EN LA ESTRATEGIA MODERNA

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: \$ 5,70

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. 125

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 \$ 4.—
2. **CAMPAÑAS NAVALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**, de Ángel Justiniano Carranza. (4 tomos) \$ 30.—
3. **NAVEGANTES Y MAESTRES EN EL RÍO DE LA PLATA - SIGLO XVI**, de Tulia Piñero \$ 10.—
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.—
5. **SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA**, por H. R. Ratto, J. A. Gravioto y H. F. Burzio \$ 8.—
6. **FRAGATA «LA ARGENTINA» - SU VUELTA AL MUNDO - 1817-1819**, de V. Mario Quartaruolo \$ 8.—
7. **LECCIONES DE HISTORIA NAVAL ARGENTINA**, de Ricardo Piccirilli \$ 9.—
8. **AMÉRICO VESPUCCIO**, de Roberto Levillier. Co-publicación con el Instituto de Cultura Hispánica \$ 18.—
9. **LUGAR DEL PRIMER COMBATE NAVAL ARGENTINO**, de Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
10. **TADEO HAENKE Y EL FIN DE UNA VIEJA POLEMICA**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el doctor Donald Cutter \$ 8.—
11. **EL RÍO PARANÁ EN NUESTRA HISTORIA. COMBATES Y OPERACIONES MILITARES EN SUS AGUAS**, de Oscar Luis Ensínck \$ 9.—
12. **EL COMBATE NAVAL DE MARTÍN GARCÍA**, de Luis E. Argüero \$ 8.—
13. **HISTORIA DEL TORPEDO Y SUS BUQUES EN LA ARMADA ARGENTINA**, del capitán de navío contador Humberto F. Burzio \$ 9.—

14. **ALMIRANTE GUILLERMO BROWN**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto \$ 3,50
15. **CAPITÁN DE NAVÍO HIPÓLITO BOUCHARD**, del capitán de fragata Héctor R. Ratto \$ 3,50
16. **CORONEL DE MARINA JUAN BAUTISTA AZOPARDO**, de Mercedes G. Azopardo \$ 3,50
17. **D. FRANCISCO DE GURRUCHAGA**, de Bernardo Frías.
\$ 3,50
18. **D. JUAN LARREA**, de Pedro Isidro Garafia \$ 3,50
19. **CORONEL DE MARINA JOSÉ MURATURE**, de Enrique Zarándegui \$ 3,50
20. **CARLOS MARÍA MOYANO. MARINO, EXPLORADOR Y GOBERNANTE**, de Juan Hilarión Lenzi \$ 10.—
21. **BIOGRAFÍAS NAVALES (45 semblanzas de marinos)**, de Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello \$ 9.—
22. **PIEDRA BUENA. CABALLERO DEL MAR**, de Raúl A. Entraigas \$ 10.—
23. **HIPÓLITO BOUCHARD. MARINO AL SERVICIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA Y AMERICANA**, de F. Lajous, P. E. Martí Garro, C. T. de Pereira Lahitte, A. R. Penas, R. A. Muzzio, V. M. Quartarulo y H. F. Burzio \$ 10.—
24. **CANTOS NAVALES ARGENTINOS**, de Héctor Pedro Blomberg, ilustraciones de Emilio Biggeri \$ 20.—
25. **THULIA: A TALE OF THE ANTARCTIC**, de J. C. Palmer, traducción de Noemí Carranza \$ 6.—
26. **COMODORO CLODOMIRO URTUBEY**, del capitán de fragata Laurio H. Destéfani y el profesor V. Mario Quartarulo.
\$ 6.—
27. **MARTÍN JACOBO THOMPSON. ENSAYO PARA LA BIOGRAFÍA DE UN MARINO**, del capitán de fragata Enrique González Lonzième \$ 9.—
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.—
29. **LOS FUEGUINOS**, del capitán de navío médico Mario A. Pesagno Espora \$ 10.—

PANTEÓN

Se comunica a los señores socios que tengan desde hace más de dos años restos de parientes depositados en el Panteón de la Institución, que deberán iniciar los trámites ante la Secretaría del Centro para adquirir la concesión de un nicho en el nuevo Panteón, de acuerdo con lo dispuesto por las nuevas normas.

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 por página, pero el emolumento máximo será de \$ 100 y el mínimo de \$ 30.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) ***PREMIO "ALMIRANTE BROWN".***

Diploma, medalla de oro y \$ 1.000, 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 bienalmente, en los años pares, y considerando los trabajos publicados en el respectivo bienio.

b) ***PREMIO "SARMIENTO".***

Diploma, medalla de oro y \$ 1.000, 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 bienalmente, en los años impares, y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

c) ***PREMIO "PIEDRA BUENA".***

Diploma, medalla de plata y \$ 500, 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 bienalmente y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

d) ***PREMIO "RATTO".***

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

Su adjudicación se hará bienalmente y considerando los artículos publicados en el respectivo bienio.

e) ***PREMIO "JOSÉ B. COLLO".***

Diploma, medalla de oro y \$ 500.

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

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

NÚMEROS ATRASADOS

Deseando formar para el archivo del Boletín del Centro Naval una reserva de ejemplares de cada uno de los números aparecidos desde mayo de 1882 hasta la actualidad, como así también favorecer a aquellos socios y demás asiduos concurrentes que por diversas causas necesitan ejemplares que contienen artículos o datos de su interés y que se hallan agotados, se solicita a los señores socios que los tuvieran repetidos o que por cualquier otra razón pudieran desprenderse de ellos, los remitan a nuestras oficinas o bien den aviso para mandarlos retirar, gentileza de la cual quedaremos muy agradecidos.

Igual pedido se formula con respecto a los volúmenes de la ex "Biblioteca del Oficial de Marina", que fueran editados en su oportunidad por este Boletín.

Dirección: Córdoba 547, Capital Federal

Teléfono: 31-1011, internos 125 ó 127

Horario: De 10 a 20, de lunes a viernes

Soluciones conflictivas en el Alto Paraná

Por el Almirante
ISAAC FRANCISCO ROJAS

“Naturalmente que nosotros, aleccionados por el estudio que hemos realizado en esta obra que abarca cuatro siglos de historia común, en esta misma Cuenca del Plata, de españoles (o sean los argentinos de hoy) y lusitanos (o sean los brasileños actuales), contemplamos todos estos tratados, reuniones y comisiones con la gran desconfianza a que nos induce el recordar que cada vez que se celebró un tratado de cualquier índole que fuera, en el que intervenían intereses españoles y lusitanos, fuera cual fuere el motivo o causa de la reunión, de inmediato o a posteriori, los primeros eran siempre los que salían perdiendo, con razón o sin ella: naturalmente que a esos resultados se llega fatalmente, cuando, en alguna de las partes, persevera en forma permanente la falta de capacidad política, ante la sagacidad hábilmente esgrimida por la otra.”

(Andrés Millé: “La Cuenca del Plata. Antecedentes para su historia”, 1972).

**Fundamentos que sirven de base para objetar algunos
proyectos hidroeléctricos del Brasil en el río Paraná**

No atacamos ni nos oponemos a los proyectos hidroeléctricos, en conjunto, del Brasil en el río Paraná. Asumir una actitud de ese tipo sería un absurdo carente de todo sentido. Es todo lo contrario. Ésas son realizaciones que merecen aplauso y admiración, porque se traducen en progreso, riqueza, bienestar y cultura. Empero, al advertir ciertos proyectos, construcciones y situaciones potenciales que pueden entrar en conflicto con nuestros intereses, y aun con los regionales, exponemos nuestras opiniones como una contribución, antes que nada, al progreso argentino, de ninguna manera incompatible con el del Brasil ni tampoco con el del Paraguay.

La base de los fundamentos que oponemos a esas realizaciones conflictivas reside en el derecho que asiste a nuestro país para intervenir en todo aquello que, aunque teniendo origen fuera de sus fronteras, modifique o tenga capacidad para modificar sensiblemente la situación de sus recursos propios. Para referirnos al tema en cuestión, el régimen hidráulico del río Paraná está siendo alterado como consecuencia de las grandes obras que lo cruzan en territorio brasileño. Esa alteración tiene acción suficiente como para producir efectos sobre la navegación, pesca, potabilidad de las aguas, potencia hidroeléctrica a instalar, saneamiento y recuperación de tierras, equilibrio tectónico —entre otros—, que tanto en nuestro país como en el Paraguay, pueden afectar profundamente las condiciones ecológicas respectivas e incidir, por lo tanto, sobre intereses nacionales que es necesario proteger hasta las últimas consecuencias.

Por otra parte, en la segunda mitad del siglo XX, cuando ya se conoce con claridad el carácter de elemento escaso de necesidad perentoria que tiene el agua, no se debe proceder sin tener en cuenta las consecuencias en todos los órdenes, desde el planteo de las obras de

ingeniería que pueden afectar las características con que aquel elemento se presenta en la naturaleza.

Algunos funcionarios brasileños de alta jerarquía han manifestado, públicamente, su decisión de proceder con total desconocimiento de las consecuencias que podrían acarrear, aguas abajo, las presas que se construyen en su país. Y a eso es a lo que nos oponemos por razones de buen sentido, por amor a nuestra patria y por estima al Brasil, que no puede buscar su desarrollo en soluciones injustas e incompletas para toda la región.

El Brasil y su política expansiva

Una cosa son los aprovechamientos en la cuenca del Plata, en general, y otra, los correspondientes a la singularidad geográfica que conforma el sistema natural que se denomina Cañón de Guaira. En una colaboración publicada en “La Prensa” el 25 de octubre último, indicamos que los que corresponden a ese cañón (ver gráfico N° 1) tienen otros vínculos topográficos que los integran en un subsistema particular, dentro del sistema general de la cuenca del Plata. Sin lugar a dudas, el Brasil saca partido de su situación particular de país situado aguas arriba, e impone reiteradamente sus criterios, asistido por una diplomacia hábil y sagaz —que sabe utilizar a sus técnicos— puesta al servicio de una política nacional de expansión en la que se reconocen constantes que tienen siglos de vivencia tenaz y coherente.

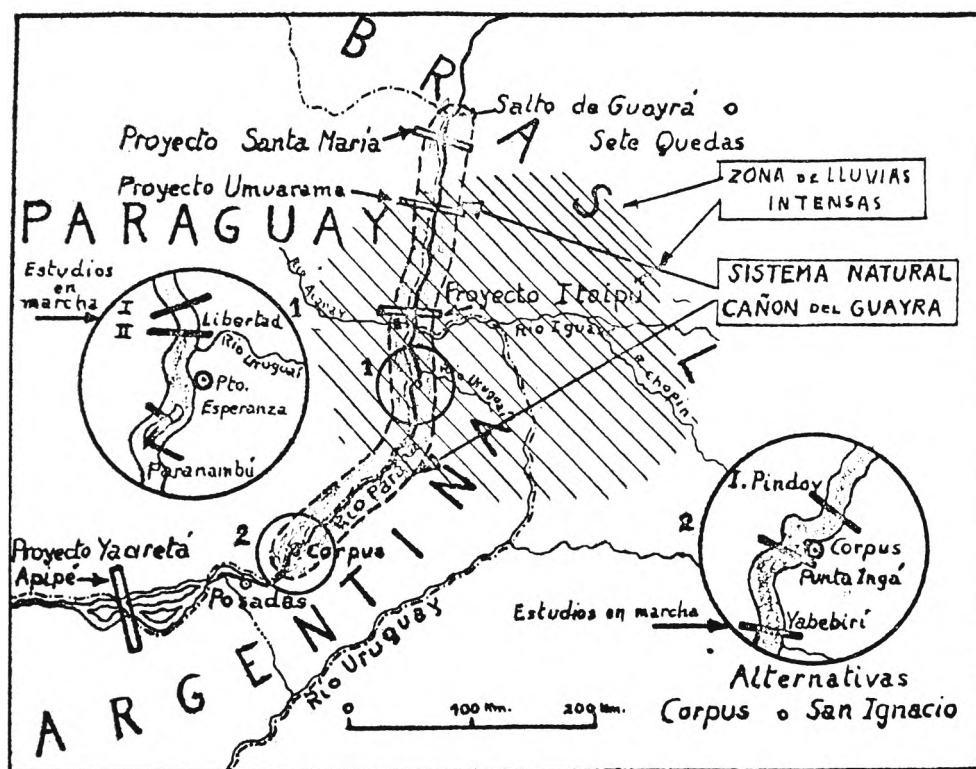
Su actitud de iniciativa, digna de admiración, a veces se exagera en los planteos y definiciones, y posterga, innecesariamente, soluciones de problemas bien planteados por los científicos argentinos, aunque no siempre bien instrumentados por nuestra vacilante diplomacia y descoordinada administración pública.

Si el Brasil no se aviniese a estudiar, conjuntamente con el Paraguay y la Argentina, los cursos que interesan a los tres países, sumaría un nuevo factor de desconfianza que sólo podría tener como explicación el trazado y la ejecución de una política de expansión que margina los derechos ajenos y que, más bien, trata de someter a designios unilaterales, cuestiones que repercuten más allá de sus fronteras, y nada menos que en naciones hermanas y vecinas. La persistencia de una política brasileña en tal sentido nos obligaría a juzgarla como hegemónica. Estamos dispuestos a la integración regional pero no a la absorción.

Se impone un acuerdo conjunto argentino-brasileño-paraguayo

Sin lugar a dudas, dentro del espíritu que debe reinar entre los países de la cuenca del Plata, ese acuerdo ya existe a la luz del tratado

GRAFICO N°1



Ubicación de la singularidad geográfica denominada Cañón del Guairá, de los cierres proyectados y de algunas alternativas argentino-paraguayas en estudio. Nótese cómo la descarga de Acaray no interfiere en nada con el proyecto Itaipú (brasileño-paraguayo), pero sí con Libertad (Iguazú-Paraná) y con Corpus (San Ignacio), ambos argentino-paraguayos.

celebrado en Brasilia. Pero, teniéndose en cuenta las características de la singularidad geográfica que distingue al Cañón del Guairá-Iguazú-Corpus (según la acertada definición elegida por el ingeniero Mario C. Fuschini Mejía) debe llegarse, con toda urgencia, a un acuerdo entre la Argentina, el Paraguay y el Brasil, para plantear varios sistemas alternativos de obras de propósitos múltiples que admitan diversas variantes de operación, a fin de lograr el objetivo proclamado en el Tratado de la Cuenca del Plata (Brasilia, 1969) y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra (1968), en el sentido de obtener el mayor beneficio posible de las riquezas de la zona, compatible con el respeto de los derechos inalienables de los habitantes de aguas arriba y de aguas abajo de dicha singularidad geográfica.

Esto lo venimos sosteniendo publicamente desde el año 1968, cuando escribimos, al analizar las alternativas Iguazú-Umuarama: “Correspondería llegar, cuanto antes, a un *acuerdo equitativo para ambas naciones (la Argentina y el Brasil), y para el Paraguay, desde luego*. La falta de acuerdos previos a la construcción de obras en ríos internacionales ha perturbado, muchas veces, las buenas relaciones entre los países interesados, conduciendo, no pocas, a enojosas situaciones entre vecinos. Algunos ejemplos recientes: río Jordán (Israel-Jordania); río Lauca (Chile-Bolivia)”².

También sostuvimos que “... En cuanto a los aprovechamientos de Iguazú-Paraná y Corpus, teniéndose en cuenta que ambos afectarían a la Argentina, el Brasil y el Paraguay, *deberíamos iniciar, sin demora, las conversaciones tripartitas*. No hay motivo alguno para dudar de que pueda arribarse, entre los tres países, a un entendimiento basado en los derechos de cada uno, que contemple las conveniencias generales, con capacidad para conciliar los intereses particulares de cada nación”³.

Consecuentemente preconizamos que, antes de adoptarse decisiones en la materia, que por prematuras podrían tener gravísimas consecuencias, se disponga que la COMIP (Comisión Mixta Argentino-Paraguaya del río Paraná)⁴ tome contacto formal y permanente con su equivalente paraguayo-brasileña, y que procedan, conjuntamente, a efectuar el trabajo científico indicado de búsqueda de alternativas. (Se agregan los gráficos N° 1, indicativo de la ubicación del Cañón de Guaira, y N° 2, indicativo de las soluciones conflictivas Umuarama, Itaipú, Iguazú y Corpus)^{4 bis}.

La construcción de la presa de Itaipú puede provocar un rudo golpe al proyecto argentino-paraguayo de Corpus y a otros planes hidroeléctricos

Según noticias periodísticas, el Brasil y el Paraguay habrían resuelto construir la gran presa, en Itaipú, a sólo 17 km aguas arriba de la desembocadura del río Iguazú, o sea a la misma distancia de la frontera con nuestro país. El nivel de restitución elegido, es decir, aquel en que las aguas vuelven a correr después de salvar la presa, sería de 105 m sobre el nivel del mar. Si ello se realizase, dicho nivel vendría a quedar situado unos 15 m por debajo de la cota 120 m que es la que se ha previsto, en nuestro país, como altura del nivel de agua

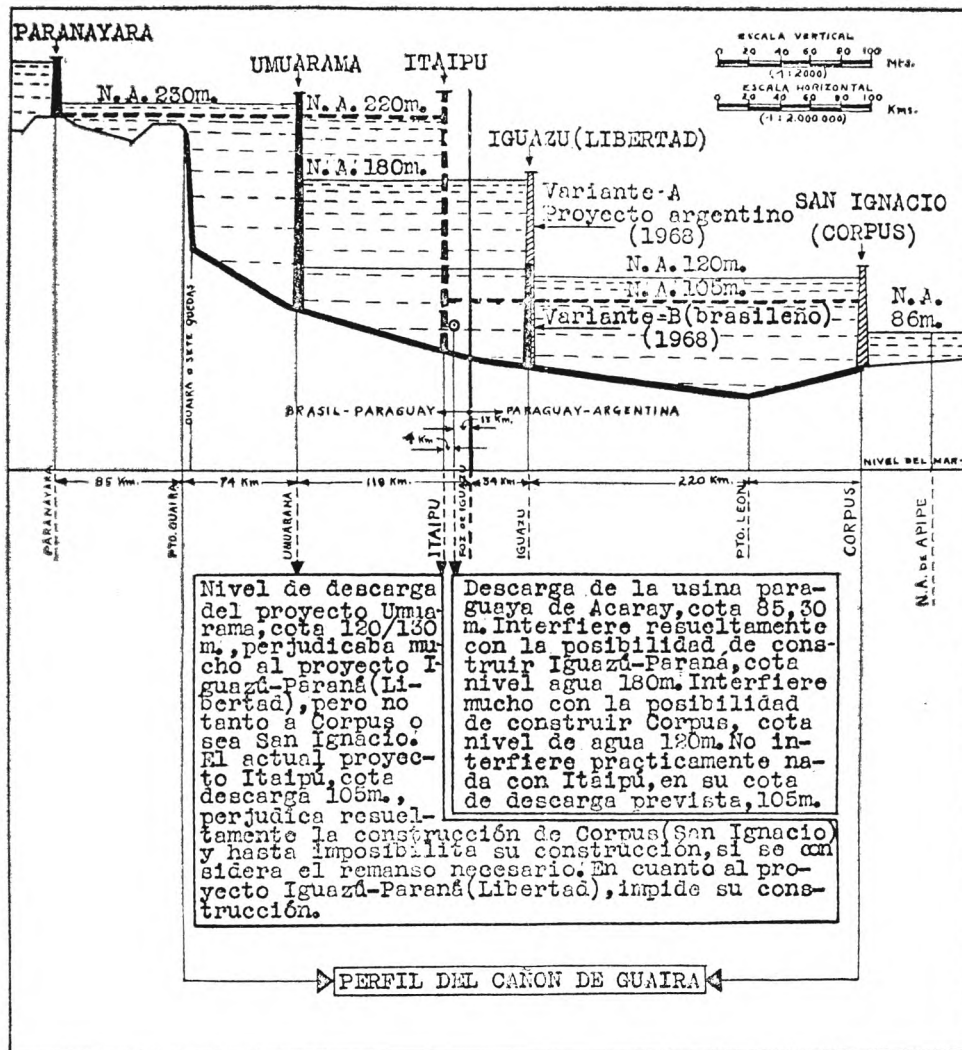
² *Intereses argentinos en la cuenca del Plata*, 1969, ed. del autor, pág. 23.

³ *Ibidem*, pág. 48.

⁴ El delegado argentino es el ingeniero Mario C. Fuschini Mejía.

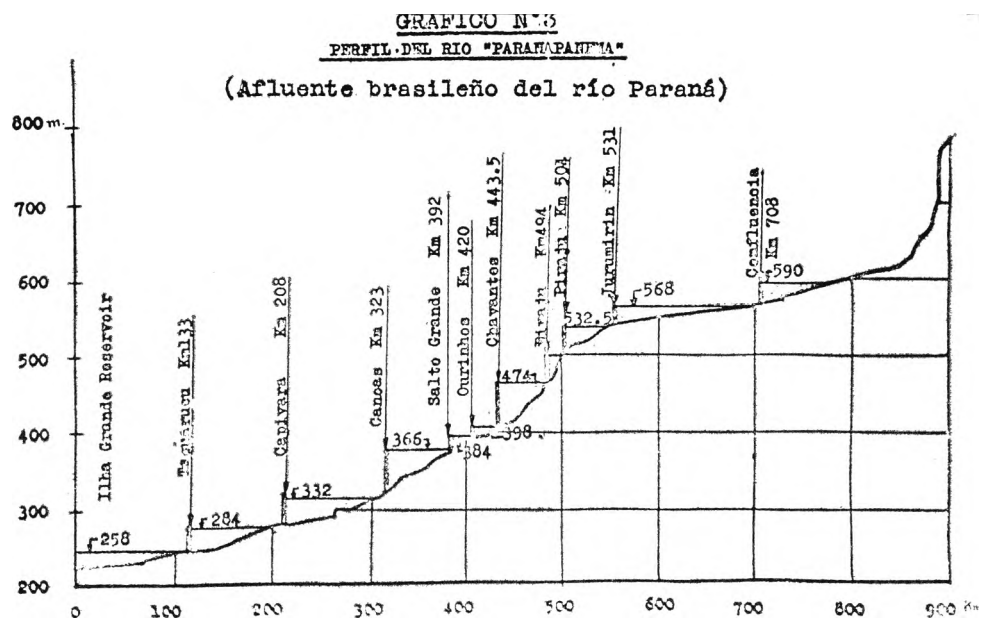
^{4bis} De un gráfico publicado por el autor en “La Nación” del 7 de setiembre de 1968.

GRAFICO N°2

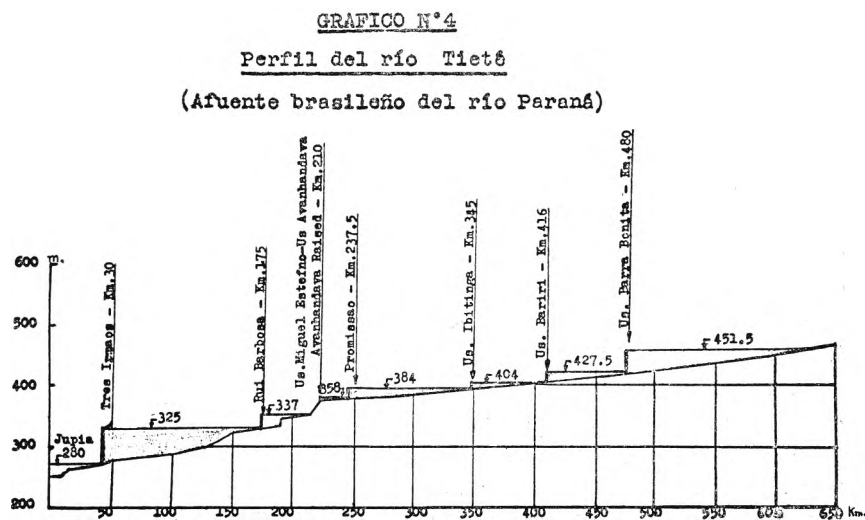


para la futura presa argentino-paraguaya de Corpus. De acuerdo con las aclaraciones que se insertan más adelante, Itaipú interfiere con Corpus y ésta con aquélla. Y semejante discordancia — que repercute sobre los intereses argentinos y no sobre los brasileños— no puede ser aceptada por nuestro país. Ella no ocurriría si se hubiese efectuado un estudio conjunto de todo el tramo del Alto Paraná que discurre desde el Salto de Guairá o Sete Quedas hasta Corpus.

Citaremos las expresiones del ingeniero Mario C. Fuschini Mejía, pertenecientes al reportaje que le hizo el diario "ABC Color", de Asunción, publicado en esa ciudad en el mes de noviembre último: "Con los razonamientos, ejemplos y comprobaciones antedichas, estimo suficientemente probado que la singularidad geográfica constituida por



los tres cañones que convergen en Puerto Iguazú, desde el Guayrá, Corpus e Iguazú, forman una unidad, desde el punto de vista hidráulico, donde en cada instante el perfil de las aguas, en cada uno de los brazos, está determinado por lo que acontece en los otros dos, en equilibrio dinámico, según sea la clase del fenómeno y el desarrollo alcanzado por el mismo. Por ello, cualquier alteración que artificialmente se introduzca en alguno de los brazos, por ejemplo un dique en Corpus que varíe el coeficiente de conducción desde Puerto Iguazú y las características del tramo de control convirtiéndolo en un control de cresta,



altera necesariamente la secuencia de los acontecimientos en los otros dos tramos, según sea la clase del fenómeno. Así, también, un dique en Itaipú, que impida la existencia de un vacío disponible en el cauce hacia el Guayrá y, por otra parte, constriña las aguas a no superar la cota de restitución (en este caso 105 m), altera necesariamente la secuencia de los acontecimientos en los otros dos tramos, según sea la clase del fenómeno, y, también, impide que se utilice la posibilidad de mejorar el factor de conducción en el tramo inferior. Por ello, no corresponde hablar de Corpus o Itaipú como aprovechamientos independientes, pues cada uno implica una decisión sobre toda la singularidad geográfica, y cabe, entonces, pensar que hay otras soluciones que abarquen, en conjunto, a las dos presas, o mejor, tal vez, un sistema de tres presas, incluyendo Libertad (Iguazú-Paraná). Para aclarar el concepto, las presas de Urubupunga y Yaciretá-Apipé están ligadas, dentro del sistema hidrológico de la Cuenca del Plata, y la de aguas arriba, o sea la citada en primer término, influye en la de aguas abajo (Yaciretá-Apipé) sólo en la manera en que altere la secuencia de los caudales naturales el régimen del río. Existe el concepto de «caudal medio mensual máximo o mínimo garantizado», de acuerdo con la pluviosidad antecedente que resuelve el problema con facilidad y elegancia. Pero esos dos tramos del río no están ligados por nada más, y cabe siempre la posibilidad de adecuar el régimen de funcionamiento, si se han tomado las precauciones para ello, en caso de ser necesario. En cambio, el concepto de unidad a que me refiero con respecto a la singularidad geográfica, indica que cualquier modificación atañe a lo esencial, y no puede salvarse luego, adecuando regímenes de operación. Por ello es que *debe pensarse desde el planteo como la unidad que es y proceder a los estudios científicos previos cuidando que sean completos*”.

Con otras palabras, el concepto que acaba de expresarse, fue manifestado por el ingeniero Carlos Santos Rosell en la conferencia pronunciada el 12 de julio de 1964 en la Asociación Correntina General San Martín, en estos términos: “Es un caso insólito; tanto el Brasil como la Argentina pueden erigir cada una de su lado (al norte o al sur de la confluencia Iguazú-Paraná), un dique que aproveche para sí esa caída o salto, «sustrayéndoselo» al otro país. Urge estudiar al Alto Paraná hasta Sete Quedas. Estas reflexiones evidencian que lo justo es que la energía del salto aprovechable de tal modo, sea compartida equitativamente. Y que el plan de obras se concierte, negociando entre los países interesados, alguna solución compensatoria”. Pero lo cierto es que ninguno de los dos grandes países interesados ha negociado con el otro el aprovechamiento equitativo del salto total comprendido entre Sete Quedas y Corpus. No obstante, mientras el Brasil

ha estudiado intensamente su tramo y dispone ya de proyectos muy adelantados (Umuarama, Itaipú) con lo que ha ganado el apoyo del Paraguay para sus planes, la Argentina no ha procedido con igual diligencia y dinamismo, por lo que ahora, a pesar del empeño puesto por un grupo de científicos y técnicos en los últimos años, se ve obligada a encarar una acción política defensiva frente al Brasil, que no asegura el éxito de sus aspiraciones nacionales y que, además, no cuenta con el apoyo ni la buena voluntad del Paraguay.

Hemos visto que una solución parcial dada al problema de la singularidad geográfica no es conveniente. Por otra parte, los antiguos conceptos que permitían determinar las fronteras internacionales sobre bases bidimensionales (latitud y longitud) han caducado. Se debe tener en cuenta la tercera dimensión, la vertical, y mucho más, cuando ella interviene para sostener, con todo derecho, legítimos y vitales intereses nacionales. De acuerdo con este concepto tridimensional, la soberanía argentina se ejerce en el río Paraná, en el sentido vertical, a la altura de la desembocadura del río Iguazú, es decir, en el punto en que confluyen tres jurisdicciones políticas (argentina, brasileña y paraguaya), por lo menos hasta la cota 127/128 m sobre el nivel del mar, que corresponde a la altura máxima del agua registrada en el año 1905. Este concepto debe prevalecer, porque lo respalda el derecho de posesión que asiste al dueño indiscutido de un bien (en este caso el agua) que siempre le ha pertenecido y que no tiene por qué retroceder frente a pretensiones extranjeras. Ceder ese derecho, en todo o en parte, sin obtener en todo caso las justas compensaciones negociadas con mutua buena voluntad, sería consentir una usurpación inconcebible. El concepto tridimensional es tanto más aplicable para países, como el nuestro, en cuyo territorio se produce menos agua que la que recibe desde más allá de sus fronteras.

Es fundamental, para aprehender intelectualmente el sentido de la legitimidad de nuestros reclamos, retener el concepto que se acaba de expresar en los párrafos anteriores. Pero no debe olvidarse, por ello, que dicha legitimidad no se agota con él.

Para demostrarlo recurramos, otra vez, a las manifestaciones del ingeniero Mario C. Fuschini Mejía, exclusivamente técnicas —resultado de observaciones, experiencias y estudios sistemáticos argentinos— publicadas en “ABC Color”, de Asunción, con referencia a las desventajas y repercusiones desfavorables que nos acarrearía la construcción del dique Itaipú, a 17 km de nuestra jurisdicción política, con un nivel de restitución a cota 105 m sobre el nivel del mar.

“La posibilidad de construir un aprovechamiento hidroeléctrico en Corpus (San Ignacio I, II, III, ya ubicados), o sea, provocar una alteración de los niveles dinámicos que permite concentrar energía en esa

sección, depende de todo lo hecho en la singularidad geográfica que comienza en el Guairá. Si la presa de Itaipú exige para funcionar que las aguas en Puerto Iguazú no superen la cota 105 en el cañón que se dirige hacia Corpus, se desarrollará un remanso cuya pendiente será función del caudal que circule”. La utilización de tres modelos convenientemente calibrados, entre Iguazú y Corpus, cargados con hidrogramas artificiales, permitió ver cómo se desarrolla el remanso hacia Corpus. En un caso, “no habría salto disponible en Corpus como para justificar una presa, pues la altura y su energía debieron disiparse en mantener el escurrimiento en esas condiciones, con esa pendiente elevada, y no podría construirse ningún aprovechamiento. Pero aún más; aumentando el valor del caudal que saldría de Itaipú se superaría la capacidad de evacuación en Puerto Iguazú y aumentaría el nivel a una cota mayor de 105 m, ahogándose las turbinas que la hayan adoptado como nivel de restitución y disminuyendo su rendimiento”. Y ahora vienen algunos de los resultados que sufriríamos nosotros: “Ello inducirá a los que operen esa central (Itaipú) a no superar el valor del caudal donde comienzan a ahogarse sus turbinas, regulando, entonces, la descarga, pues aguas arriba hay volumen para ello. Y entonces, el Brasil no podrá cumplir con la necesidad de dejar pasar en verano el caudal natural exigible para la navegación internacional en esos meses, en el Paraná Medio, en condiciones naturales, ni siquiera deseándolo. *La consecuencia es grave, pues será una solución arbitraria a un conflicto entre sectores de usuarios, e impediría el uso del río con múltiple propósito*”

Se realizaron otras experiencias, cargando los modelos en otras formas. “Y los resultados son que, a medida que se aumenta la cota en Corpus, el cañón exige consumir menos energía para transportar el caudal en ensayo, pudiéndose hablar entonces de que se desarrolla un remanso cada vez más eficaz. Ello quiere decir que aumentar el pelo de agua en Corpus exige aumentar mucho menos el nivel de restitución en Itaipú, y esa mayor eficacia es tanto mayor cuanto mayor sea el caudal que circule, o sea la potencia que se instale. Además, y no es lo menos importante, Itaipú podría funcionar con salto constante, lo que se traduciría en un ahorro considerable, desde el comienzo, en el diseño de las turbinas. *El resultado inicial es que, desde el punto de vista de la eficacia regional del sistema técnico, ideado para retirar energía del sistema natural, que es la singularidad geográfica, Corpus debe tener como cota del pelo de agua, entre 120 y 125 m, e Itaipú, su nivel de restitución, entre 125 y 129 m.* Falta probar, desde el punto de vista regional, la influencia de la construcción de Libertad (Iguazú-Paraná) que, seguramente, mejora sensiblemente la eficacia del sistema. Además, y no es lo menos importante, se podrá variar el caudal turbinado con mayor libertad, y poder, con ello, sobreequipar pensando en las puntas,

y también cumplir con los requisitos de «caudal medio mensual mínimo garantizado» para agrias abajo de la singularidad geográfica, y disminuir en forma permanente las restricciones a los programas de funcionamiento de las represas brasileñas de aguas arriba, por la misma causa”. Señala asimismo el ingeniero Fuschini Mejía, que “la solución de Itaipú con restitución a cota 105 m no turbinó el Iguazú, y con la exigencia de un remanso poco eficaz, impide usar todo el caudal del Paraná desde Puerto Iguazú hasta Corpus. Además, y no es lo menos importante, no cumple con los requisitos de uso múltiple; en caso de querer usarse en punta se ahogaría y provocaría ondas perjudiciales, y no garantiza contra las crecidas del Iguazú”.

Por otra parte, sabido es que las grandes crecidas del Iguazú son frecuentes. En estos casos, las aguas provenientes de este afluente, al dirigirse aguas arriba de su desembocadura en el Paraná —como se comprueba que ocurre en los años con registro— se enfrentarían con el dique de Itaipú, *provocando daños aguas abajo, en territorio argentino y paraguayo, al incrementarse el valor del pico de la crecida*.

Ya se han señalado algunos de los inconvenientes que la enorme presa brasileña acarrearía a la navegación. Ahora bien, el diseño que forzosamente debería caracterizar esa presa y el extraordinario desnivel que se produciría entre su nivel de agua (unos 220 m) y el de restitución (105 m), como consecuencia de no adoptarse soluciones coordinadas para el sistema, *ocasionarían la interrupción de la navegación aguas arriba del Paraná, en territorio brasileño, perjudicando de este modo, sensiblemente, los intereses argentinos*. Se recordará que empresas argentinas promovieron en 1917 la construcción de un puerto en ese tramo para el aprovechamiento de yerbatales naturales brasileños. El sistema de transportes paraguayo y argentino quedaría distorsionado y vendría a caer bajo el control del transporte terrestre brasileño, encareciéndose mucho.

Desechar, sin tan siquiera estudiar el emplazamiento de una presa en Libertad (lugar muy próximo a donde hubiera estado Iguazú-Paraná, ver gráfico n° 2), como aprovechamiento tripartito argentino-brasileño—paraguayo, resultaría un acto incomprensible por parte del Paraguay, habida cuenta de todo lo que perderá con ello, equivalente a muchas decenas de millones de dólares, anualmente. Los capacitados científicos brasileños seguramente recomendarían su estudio, a la luz de la ciencia hidráulica. Según los cálculos efectuados por el ingeniero Fuschini Mejía, publicados en “ABC Color”, del Paraguay, si se construyese Itaipú con restitución a 105 m (lo que impide erigir Corpus), en lugar de construirla con restitución a 130 m, combinada con Corpus con pelo de agua a 120 m, la nación guaraní dejaría de disponer, todos los años, de 10.500.000.000 kWh., que, valorándolos a 0,010 U\$S/kWh,

equivaldrían a 105 millones de dólares, como consecuencia de no poderse turbinar el río Iguazú y generar un remanso poco eficaz que impediría usar todo el caudal del Paraná desde Puerto Iguazú hasta Corpus.

Además, ¿qué ocurriría en el valle aluvial del río Paraná, si la presa de Itaipú resultara destruida y no estuviera Corpus (San Ignacio) para amortiguar la onda de crecida? En el Brasil resultarían afectados únicamente 17 kilómetros. En el Paraguay y en la Argentina sobrevendría una catástrofe. Encarnación desaparecería.

El profesor J. P. Rothé, secretario general de la Asociación Internacional de Sismología y Física del interior de la Tierra, sostiene, con el apoyo de numerosas observaciones y estudios científicos serios, que “existe una estrecha relación entre la frecuencia de los temblores y la altura del agua del lago artificial”; que “la actividad de estos terremotos artificiales se manifiesta claramente cuando la profundidad de la presa excede los 100 m”; “que los temblores producidos por el llenado de las presas pueden ocurrir, indistintamente, en terrenos de rocas viejas o nuevas, y en zonas donde no se han presentado fallas durante prolongados períodos geológicos. Por lo tanto, la construcción de represas debería estar precedida de relevamientos geológicos, *extremadamente severos*, tanto en la región del lago, como en la del dique en sí”. Y dice también: “Mientras el origen de la energía de los temblores naturales no es conocido, el de los artificiales deriva, decididamente, de la masa de agua almacenada”⁵.

Estas conclusiones tienen aplicación, naturalmente, también para Umuarama, Iguazú, Corpus, etc. Pero debemos recordar que Itaipú, sería una presa gigantesca, la mayor del mundo, con una altura de dique de 170 m aproximadamente, una profundidad media de unos 130 m y una gran capacidad de embalse, mientras que la altura de Corpus no sobrepasaría los 70 m. De todas las catástrofes posibles, la que ocurriese en Corpus tendría menores consecuencias que una en Itaipú o en Umuarama, y aun en Iguazú, pues el valle de la primera se expande, lateralmente, mucho más que los de las otras.

Ello nos lleva a sostener la importancia fundamental que asume el emplazamiento de los diques en “cascada” —en el Cañón de Guairá con mayor razón— puesto que los de aguas abajo frenarían eficientemente la onda catastrófica (ver los gráficos 3 y 4).

⁵ *Llene una represa, inicie un terremoto*, “New Scientist” del 11 de julio de 1968.

Sobre manifestaciones del señor canciller del Brasil,

doctor Mario Gibson Barboza,

efectuadas en Asunción del Paraguay

En declaraciones efectuadas al diario “ABC Color”, dijo el canciller del Brasil: “Ella tiene [refiriéndose a los planes energéticos del Salto de Guaira o Sete Quedas], evidentemente, alta prioridad en nuestros planes energéticos para atender a la siempre creciente demanda de energía eléctrica en mi país. Sete Quedas es, sin duda, la solución más favorable a corto plazo”⁶.

Nuestra opinión está reflejada en el subtítulo precedente. Puede ser que la solución más favorable, a corto plazo, para resolver las necesidades de energía eléctrica del Brasil, sea, efectivamente, la construcción de una gran represa. Pero si esa obra resultare enclavada en el Cañón de Guairá, quedarían afectadas, seriamente, nuestras posibilidades, y también las paraguayas, según lo tratado anteriormente. Las urgencias energéticas del Brasil señalan, por el contrario, la necesidad perentoria de llegar a un acuerdo tripartito, antes que resolverlas bilateralmente con grave perjuicio para toda la región.

Ha dicho, también, que “nunca ellas [las represas] nos causaron sequías, crecientes ni enfermedades”.

Es indiscutible que cada país tiene el derecho de afrontar, dentro de su jurisdicción, cualquier riesgo como consecuencia de las construcciones que emprenda en ella. Y esto es aplicable a los aprovechamientos en sus ríos, aunque sean de curso contiguo o sucesivo, como es el caso del Paraná. Pero este mismo derecho cesa en las fronteras. Más allá de ellas no debe ocasionar perjuicio alguno, o debe comprometerse contractualmente a responder por ellos en forma equivalente al agravio producido. Ésta es la norma general que reclama la Argentina y que el Brasil no se aviene a suscribir con la amplitud y precisión que imponen los cuantiosos intereses en juego.

Por otra parte, nosotros jamás hemos dicho que los diques no son beneficiosos, en general. Hemos sostenido que “Independientemente del sentido que tengan esas alteraciones [del régimen] —reconociendo su efecto regularizador— los países dueños de los “medio y bajo valles” no tienen por qué aceptarlas con otras garantías que las ofrecidas por los “estudios técnicos y de orden económico realizados fuera de sus fronteras, no obstante la excelente calidad que a ellos es justo reconocerles”, porque “los gigantescos envasamientos de agua —de los que Jupíá es sólo la menor parte en el complejo de Urubupungá y a su vez éste no

6 “ABC Color” del 7 de septiembre de 1972.

es el mayor dentro del sistema proyectado y en construcción— modificarán, por sus propios requisitos técnicos, de hecho y en forma muy pronunciada, el régimen de descargas del citado río [Paraná] en sus medio y bajo valles, donde la República Argentina ejerce jurisdicción”⁷.

El problema reside, por lo tanto, en que se modifica el régimen de descarga sin nuestra intervención. Si la presa se construyese en Itaipú, tanto el Brasil como el Paraguay, mancomunados, influirían en dicho régimen pasando por encima de los derechos soberanos de la Argentina.

En cuanto a las enfermedades, el señor canciller del Brasil ha adelantado una afirmación, hasta ahora no demostrada. Muy por el contrario existen poderosas razones para sostener que la alteración del medio natural agua, en la forma intensa en que se está efectuando en su país, podría acarrear serios efectos sobre la salud humana.

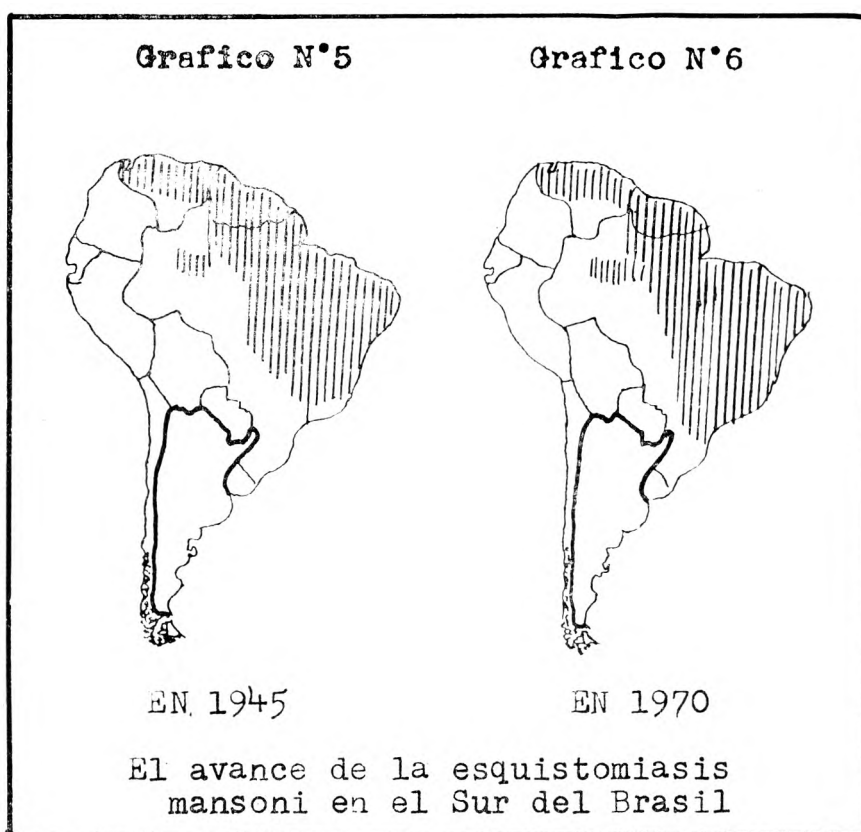
En efecto, sabido es que la grave dolencia llamada *esquistosomiasis mansonii*, uno de los tres diferentes “gusanos de la sangre”, está muy extendida en el Brasil. En su reciente trabajo titulado *Represamiento de ríos en Sudamérica y avance de la “esquistosomiasis mansonii”. Aspectos internacionales de estos problemas*⁸, el doctor Humberto R. Cabral (h) acaba de lanzar, desde Córdoba, otro llamado de atención acerca del riesgo de extensión, hacia nuestro país, que entrañan las “represas como factor de indeseables cambios ecológicos”.

No nos detendremos a señalar las características clínicas de la enfermedad, ni las del verme que la provoca en el organismo humano. Solamente diremos que el molusco denominado *Planorbis bahiensis* o *Australorbis glabratus*, es el huésped intermediario o agente vector de una forma evolutiva del *esquistosoma mansonii*, que es el gusano infectante americano que nos preocupa.

Independientemente de la importancia fundamental que tienen las migraciones humanas en la transmisión de la enfermedad, el doctor Jorge W. Avalos, director del Centro de Zoología Aplicada de Córdoba, expresa: “La presencia de la enorme presa río arriba [se refiere a la de Sete Quedas, o a cualquiera de las que están en estudio en el curso del Paraná, en territorio brasileño, al sur de Sete Quedas], al regular el curso del agua, eliminaría las crecidas estacionales del Paraná; esto podría ocasionar en el Litoral, la propagación explosiva de ciertas especies de caracoles (planórbidos), huéspedes intermediarios obligados del “gusano de la sangre” que provoca en el hombre la *esquistosomiasis* (enfermedad llamada también *bilharziosis*). Esta enfermedad afecta actualmente grandes zonas del Brasil, constituyendo uno de sus más serios

⁷ *Intereses argentinos en la cuenca del Plata*, ed. del autor, pág. 7.

⁸ “Revista de la Facultad de Ciencias Médicas de Córdoba”, XXX, enero-marzo de 1972.



problemas sanitarios. La esquistosomiasis no está presente ahora en nuestro país”.⁹

Numerosos investigadores brasileños se han ocupado y se ocupan de este flagelo. Entre ellos, Luis Rey, en libro publicado por el Ministerio da Saúde en 1956, expresa: “Las áreas endémicas ganan terreno en dirección al Sur y al Oeste, después de invadir sucesivamente Bahía, Minas Gerais y Espírito Santo y echar raíces en el Distrito Federal, San Pablo y Paraná. A favor de esta hipótesis está el hecho de que los planórbidos (caracoles) presentan una distribución mucho más amplia que la misma dolencia, encontrándose desde el norte del país hasta Rio Grande do Sul”. “Recordemos que Sete Quedas —dice el Dr. Avalos— está ubicada en Paraná, estado en el que hace más de dos décadas se ha determinado la presencia de *esquistosomiasis endémica*.”. En el trabajo mencionado, el Dr. Avalos señala que “Los autores brasileños

⁹ Presa de Sete Quedas. Riesgo de esquistosomiasis para la Argentina, “La Voz del Interior”, Córdoba, 14 de septiembre de 1972.

destacan, por su parte, que la irrigación permanente en América, cuando sustituya las inundaciones temporales, creará ambiente propicio para el desarrollo de los caracoles hospederos intermediarios. Vasconcelos Coelho, del Departamento de Endemias Rurales de Río de Janeiro dice en 1959 “Las obras de ingeniería, propendiendo a la modificación del medio natural, especialmente facilitando la distribución del agua para la agricultura, pueden promover la formación de criaderos del molusco”... “Condiciones adecuadas para la expansión de la esquistosomiasis, han aumentado su área de distribución en los últimos años”. Para terminar indicando: “Tenemos la certeza de que los que van a construir la presa en el Brasil, y su Cancillería, no han consultado a sus especialistas ni a su Ministerio de Salud Pública para fundamentar su actitud”.

Volviendo al trabajo citado del Dr. Cabral, se expresa en el mismo que: “No puede pasarse por alto que el proyecto brasileño de Sete Quedas viene ahora a agregarse a otros 22 diques que el Brasil ya construyó sobre el río Paraná, y que perturbaría aún más el curso de aguas abajo del Paraná, propiedad de la Argentina, y la diseminación de la *esquistosomiasis*, afectaría a los países de la cuenca del Río de la Plata, Argentina, Paraguay y Uruguay”.

En el mismo trabajo se dice: “Un reciente ejemplo demuestra que cuando Egipto construyó la presa de Assuan, la *esquistosomiasis* por *Schistosoma haematobium* alcanzó proporciones no esperadas, que no han podido ser controladas”.

De tal manera, el peligro de que nuestra zona fronteriza sea invadida por el morbo que ha hecho presa en el Brasil —donde se lo combate tenazmente y se dedican a esa lucha sanitaria ingentes recursos— no es producto fantasmal de nuestra imaginación. Contamos con el apoyo de los mismos investigadores del país hermano.

El doctor Cabral se viene ocupando de este problema desde hace tiempo. En 1969 publicó un trabajo titulado: *Esquistosomiasis mansonii*. Su endemidad en el Brasil. Amenaza, biológica para la República Argentina¹⁰, y en 1971, otro titulado: *Sobre la necesidad de iniciar la lucha preventiva contra la esquistosomiasis por “esquistosoma mansonii” en la República Argentina*¹¹. Señala en el primero, página 52, que “La *esquistosomiasis* es una pesada carga para los países que la padecen, que mina el vigor y el rendimiento de grandes masas humanas, y cuyo control resulta por variados motivos, muy dificultoso; aún más, es aparente un incremento del número de afectados, en todo el mundo, pese a los esfuerzos realizados”. En el trabajo del

10 “Revista Médica de Córdoba”, LVII, vol. 57. enero-diciembre 1969, n.ºs 1-12.

11 *Ibidem*, XXIX, julio-setiembre de 1971.

año 1971 se publican gráficos que indican cómo ha avanzado la endemia hacia el sur, en el Brasil (gráficos N° 5 y 6).

Por lo tanto, el planteo que la Argentina formuló en Estocolmo en el mes de junio último, durante la Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, apoyada por diecisiete países, entre los que se encontraba, naturalmente, Egipto, estuvo acertado, y despertó, también naturalmente, la cerrada oposición del Brasil. Su epílogo resultó la poco afortunada declaración signada en la última Asamblea General de las Naciones Unidas, una derrota diplomática argentina, como lo señalamos en la colaboración publicada en “La Prensa” el 25 de octubre último, con el título: *Un acuerdo que mantiene el desacuerdo argentino-brasileño*, porque a pesar de las enfáticas declaraciones proclamadas en Brasilia, y el muy técnico comunicado de nuestra Cancillería del 2 de octubre último, no es exacto que “El problema que realmente existía entre ambos países ha sido solucionado”, como expresara el señor canciller Gibson Barboza ¹².

El señor canciller del Brasil dijo, también, en Asunción, que su país, “obviamente, tiene como objetivo primordial realizar sus propias metas nacionales. ...” ¹³.

Suponemos que la política conducente a la obtención de esas metas nacionales no habrá incluido ninguna acción que perjudique a sus vecinos, el Paraguay y la Argentina. Menos todavía, si los perjuicios son tan notorios y pueden ser evitados dentro del espíritu de amistad y cooperación que surge nítido, inconfundible —y hasta impuesto— de los compromisos contractuales de la cuenca del Plata. Aplaudimos el calor puesto por el canciller brasileño en la defensa de los intereses de su país. No podía esperarse otra cosa. Es lo natural. Pero si los objetivos primordiales del Brasil coliden con los de otras naciones, nada más natural, también, que en éstas se levanten las condignas reacciones que se irán acentuando a medida que aumenten las presiones que las provocan. Es lo que está ocurriendo en nuestro país, a pesar de descuidos gubernamentales de larga data. Entre esas acciones perjudiciales figura, ahora, Itaipú, obra que no debe ser construida con características inconvenientes, puesto que se conocen alternativas cuyo diseño promovería, eficazmente, el desarrollo paraguayo y argentino y también, en mayor medida, el brasileño, todo ello con el beneficio incalculable de ser hecho en paz y armonía regionales.

Sobre el último acuerdo argentino-brasileño

Ante todo es preciso destacar que en el último acuerdo a que llegaron los cancilleres de nuestro país y el del Brasil, en Nueva York,

¹² “La Prensa” del 5 de octubre de 1972.

¹³ “La Nación” del 8 de septiembre de 1972.

recientemente, no se hace referencia alguna a “consulta previa”. Tampoco se incluye una cláusula semejante en la resolución aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, en octubre último. Esto ha sido ratificado enfáticamente por altos funcionarios brasileños quienes, de paso, han recordado que la Argentina tendrá que cumplir el compromiso que ha firmado en Nueva York el canciller Mc Loughlin, refiriéndose, desde luego, a la última parte de la resolución que establece “que los datos técnicos mencionados en el párrafo precedente serán dados y recibidos con el mejor espíritu de cooperación y buena vecindad, sin que ello pueda ser interpretado como facultando a cualquier Estado a retardar o impedir los programas y proyectos de explotación, explotación y desarrollo de los recursos naturales de los Estados en cuyos territorios se emprendan tales programas y proyectos”.

De todas maneras, el consultarse previamente a las decisiones trascendentes que afectan a varias soberanías, constituye un acto de civilización y merece apoyo, sobre todo porque se refiere, en este caso, a la defensa del medio físico que lleva implícita la protección de los intereses particulares de los habitantes que carecen de fuerza propia para realizarla, quienes, por lo tanto, confían en los respectivos Estados que son los custodios de todo el patrimonio nacional y de los derechos individuales de los pobladores.

Nuestra opinión sobre el Acuerdo está expresada en el artículo que publicó “La Prensa” de Buenos Aires, el 25 de octubre último, bajo el título *Un acuerdo que mantiene el desacuerdo argentino-brasileño*. Concretamente, no puede pretenderse que se acepten decisiones en un grado de avance tal, que haga inoperante el suministro de datos e informaciones y la consulta, que necesariamente debe suceder, sobre las modificaciones a introducir en los ríos, que impliquen un desmedro de la soberanía nacional y el derecho a disponer de sus riquezas, de los países de aguas abajo.

Pero la situación es más grave, porque sólo se trata de un intercambio de datos técnicos que no podrá retardar o impedir la ejecución de las obras.

La intervención del Paraguay en el aprovechamiento del Alto Paraná y su interés en esta cuestión

El Paraguay ha intervenido en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio humano, que tuvo lugar en Estocolmo en octubre último, y, a la luz de las acciones tendientes a la defensa del medio, también ha participado en la parte final del proceso, en Nueva York, apoyando el acuerdo argentino-brasileño. Si lo convenido en dicho

acuerdo — ahora resolución de la Asamblea General— se aplicase a decisiones en torno al Cañón del Guaira, no cabe duda de que el Paraguay debe participar desde el planteo y que sus opiniones deben ser tenidas en cuenta.

Empero, aunque las declaraciones atribuidas al señor canciller del Paraguay colocan a su país en una posición de prescindencia doctrinaria, entre la Argentina y el Brasil, en realidad, si resuelve asociarse a este último país para construir la represa en Itaipú, tomará partido por él, en contra de los intereses argentinos y aun restando más amplias posibilidades al suyo propio.

El Paraguay, condómino en cualquier proyecto hidroeléctrico desde el Salto del Guaira hasta la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, tiene vital interés en todos ellos. Parte de la opinión pública paraguaya acusa al Brasil de usurpar el Salto del Guairá, mientras —por otro lado— se dice en el país guaraní que el periodismo argentino y el brasileño casi siempre marginan al Paraguay de esos grandes proyectos energéticos. Nosotros conocemos los puntos de vista paraguayos y las argumentaciones que atribuyen al Brasil la usurpación de los Saltos del Guaira. También conocemos la posición que sostiene el Brasil sobre esta cuestión, hecha firme, hace unos años, con la ocupación de la zona en litigio. Pero como se trata de un problema bilateral, preferimos no emitir opinión.

El proyecto del ingeniero brasileño Marcondes Ferraz, en el propio Salto, y el del embalse de Umuarama, más abajo, fueron dados a conocer al Paraguay después de estar diseñados. Ya expresamos en el año 1968: "... se revela una modalidad brasileña distinta de la argentina en el trato internacional para estas cuestiones. Mientras nosotros, antes de formular anteproyectos, consultamos a las naciones con interés en la obra común, y celebramos el correspondiente convenio (casos del Salto Grande, con el Uruguay y de Yaciretá-Apipé, con el Paraguay), el Brasil lleva adelante, según parece, los estudios preliminares, y sólo acude al convenio para el proyecto constructivo". (*Intereses argentinos en la cuenca del Plata*, página 24). Según se advierte, el caso de Itaipú ha seguido un curso algo diferente. Existe una Comisión Mixta Brasileño-Paraguaya que realiza estudios en conjunto. Por lo mismo, los técnicos paraguayos deben estar muy al tanto de las características y condiciones de la obra.

Tanto en Salto Grande como en Yaciretá-Apipé la actitud oficial argentina ha sido de muy activa colaboración y ha brindado toda la información, ya sea a uno como a otro país, como no lo dudamos la brindará al Brasil cuando llegue el momento, que deseamos sea cuanto antes.

Es oportuno hacer notar que cuando se encaró el estudio integral

del Alto Paraná —del que forma parte la singularidad geográfica mencionada anteriormente, Cañón del Guairá— con un planteo y criterio modernos, el gobierno del Paraguay fue invitado a participar desde la etapa inicial de los estudios, y así lo hizo, destinando un alto funcionario del Ministerio de Obras Públicas paraguayo que se embarcó en el A.R.A. «Petrel» de nuestra Armada, en 1971, y colaboró, activa y eficazmente, en la solución de los numerosos problemas que planteaba el relevamiento hidrográfico pertinente, el que se llevó a cabo con el particular criterio de formar parte de un planteo multidisciplinario.

En la obra del doctor paraguayo Carlos Pastore, titulada *La lucha por la tierra en el Paraguay*, edición julio de 1972, Montevideo, páginas 503 a 507, se pueden leer precisos conceptos acerca de la forma de encarar las negociaciones para la realización de estas grandes obras, por parte de Argentina—Paraguay, en unos casos, y de Brasil-Paraguay, en otros.

En lo que se refiere a la actitud de los diarios argentinos y brasileños, no conocemos a fondo la de estos últimos. En cuanto a la de los argentinos, la información que traen de los países vecinos es muy nutrida, exacta y ponderada, sin la más leve intención de sensacionalismo. En nuestra opinión, en la información periodística en nuestro país, el Paraguay no es marginado en nada de lo que puede interesar al público argentino y a los muchos millares de paraguayos que viven con nosotros. Mucho menos si se trata de obras de beneficio común y regional, como lo son los grandes proyectos hidroenergéticos.

Sobre la futura reserva Yaciretá-Apipé

El Gobierno provisional de la Revolución Libertadora, al que hemos pertenecido, dio los primeros pasos en firme para coordinar con el Paraguay la realización de esta obra. Y, personalmente, hemos tenido una intervención directa en las primeras negociaciones. El 23 de enero de 1958 se firmó en Buenos Aires, el convenio que daba nacimiento a la Comisión Mixta Técnica Argentino-Paraguaya para el estudio del aprovechamiento del río Paraná a la altura de las islas Yaciretá y Apipé. Nuestro Gobierno cesó el de mayo del mismo año. Sin embargo, la burocracia oficial, hizo demorar hasta casi tres años más tarde la constitución efectiva de la Comisión, la que después de presentar en agosto de 1964 su informe técnico-económico-financiero que contenía el anteproyecto de la obra, ha encontrado un escollo para resolver el acuerdo definitivo, que esperamos sea removido en breve.

Por lo tanto, preconizamos desde 1957, que se debe dar solución a los problemas que plantea, para ambas naciones, el atraso injusto de la región.

Esta es una pieza clave, y no alternativa con ninguna otra, encarada como fue pensada, de aprovechamiento múltiple que resuelve los problemas de la navegación de la zona, incorporando a ésta, que es riquísima, un medio de transporte barato, tradicional y, de acuerdo con los estudios realizados por UNITAR (Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional e Investigaciones), con una brillante capacidad de expansión, tal como ocurre con la navegación interior europea y norteamericana.

También se producirá energía eléctrica, que financiará la obra, y se estudiará la posibilidad de impedir los desastres que podrían causar las inundaciones en territorios paraguayo y argentino, por medio del desvío al Iberá de los excedentes de un umbral de 25.000 metros cúbicos por segundo.

Resulta muy acertado que en el convenio argentino-paraguayo creador de la COMIP (Comisión Mixta Argentino-Paraguaya del Río Paraná), firmado el 16 de junio de 1971, se haya excluido taxativamente de su competencia todo lo atribuido a la Comisión Mixta Argentino-Paraguaya de Yaciretá-Apipé que viene funcionando con autonomía desde mucho tiempo atrás, como ya se ha dicho. Por lo tanto, los estudios de esta represa no serán sometidos a análisis comparativos, y su construcción no está en discusión.

Sin embargo, en los últimos meses han surgido diferencias de criterio entre nuestro país y el Paraguay, con respecto al trazado definitivo de la presa. En el alto plano de las decisiones gubernamentales estas diferencias todavía están pendientes, y tanto, que el canciller de la nación hermana, Dr. Sapena Pastor, ha llegado a decir en conferencia de prensa, con motivo de la Quinta Reunión de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata (Punta del Este), "...que su país no aceptará mayor anegamiento de su territorio que el propuesto en la alternativa 2, presentada ya en la comisión mixta respectiva, y con la que se está negociando desde hace varios meses". La Argentina propone la alternativa A que significa anegar 1.500 kilómetros cuadrados de territorio paraguayo y 210 de territorio argentino, presentando óptimas características para la generación eléctrica y la regulación del caudal. La alternativa propuesta por el Paraguay reduce el área a inundar en ese país a unos 740 km cuadrados. Pero esta última alternativa, aparte de ser más cara, reduciría en forma muy considerable el volumen a embalsar, con lo que disminuiría consiguientemente la cantidad de energía a producir, a punto tal de convertir el proyecto en antieconómico ("La Nación", 11 /IX/72).

Naturalmente, con independencia de los factores técnicos y económicos, las connotaciones de índole política que se ciernen sobre esta obra son innegables. Para el Paraguay tiene un significado; para la Argentina otro, muy distinto. Y a medida que ha ido transcurriendo el

tiempo, la diferencia ha aumentado. Para la nación guaraní, asume un valor de negociación frente a nuestro país, interesado en la construcción por motivos económicos, geopolíticos y estratégicos, y frente al Brasil, interesado en aventajar a la Argentina mediante la construcción de Sete Quedas o Itaipú, y teniendo en cuenta idénticos motivos. En la puja, el tiempo perdido por nosotros se ha vuelto en contra de nuestros intereses, y de ello ha sacado ventaja el Brasil, al arremeter con sus propios proyectos de más vastos alcances y que quizá interesen más a las instituciones de crédito internacionales.

Actitudes del Brasil. La represa de Acaray

En el acuerdo suscripto entre ANDE (Paraguay) y ELECTROBRAS (Brasil) está estipulado cuál será la cota de embalse en el límite paraguayo-brasileño y en el límite paraguayo-brasileño-argentino (Iguazú). En el primer caso (Guaira) se fija como cota la del último embalse brasileño (aguas máximas) y en el segundo caso (Iguazú) se fija como cota la de la descarga de Acaray (aguas mínimas).

El Brasil debería ser consecuente y aceptar la cota de aguas máximas en ambos casos. Con esta decisión brasileño-paraguaya, el Paraguay asume, solidariamente, una responsabilidad que da la sensación de obedecer a un propósito de hostilidad, concertado con el Brasil, en contra de la Argentina. En realidad el Brasil, esta vez asociado con el Paraguay, resulta consecuente con sus antecedentes de proceder con exclusión de las opiniones y puntos de vista de la República Argentina. Otra muy distinta ha sido la actitud de nuestro país y del Uruguay al tratarse el proyecto de Salto Grande.

La cota de descarga de Acaray, a 85,30 m (ver gráfico N° 2), queda muy por debajo de la cota 120 m, que es la que corresponde al pelo de agua que se ha previsto para Corpus. Por lo tanto, la ubicación de esta descarga (la usina ya está en funcionamiento), si bien no interferirá con el remanso de Yaciretá-Apipé, cuyo pelo de agua estará a cerca de 85 m, viene a funcionar a manera de interposición bloqueadora frente a Corpus y a Libertad, cuyos pelos de agua respectivos tienen cotas mucho mayores.

No resulta fácil imaginar que los hábiles, estudiosos y bien informados ingenieros brasileños, pudieran ignorar entonces —1956— que entre Yaciretá-Apipé y Umuarama o Sete Quedas, la Argentina, asociada con el Paraguay y aun con el mismo Brasil, pensase en materializar otras posibilidades hidráulicas tales como Corpus (San Ignacio) e Iguazú-P araná (Libertad).

Debemos recordar, por otra parte, que la construcción de la represa de Acaray, fue una decisión unilateral adoptada por el Paraguay con asistencia técnica inicial del Brasil. Esta decisión fue tomada antes de estudiar, como correspondía, la totalidad del sistema geográfico (por

lo menos del Cañón del Guairá), pero conociéndose ya las potencialidades hidráulicas del río, inclusive las del Cañón, que habían sido publicadas oportunamente.

En 1968 expresamos que la presa de Acaray interfería con las que la Argentina y el Paraguay podrían construir aguas abajo de la desembocadura de aquel río. Acaray, con una potencia máxima del orden de los 200.000 kW, debería haber cedido frente a las posibilidades inmensamente superiores que representan Libertad (Iguazú-Paraná) y San Ignacio (Corpus) con varios millones de kW cada una.

Acaray es, además, un ejemplo típico del descuido con que se tratan estos importantes asuntos, si se tiene en cuenta “que a fines de 1964 el Banco Internacional de Desarrollo concedió al Paraguay un préstamo de cerca de 20 millones de dólares para la ejecución de la obra, y que en el directorio del citado banco está representada la Argentina”¹⁴. Pero la cosa no para ahí. Hace un año, aproximadamente, el funcionario argentino que era director de ese banco, y que representaba a nuestro país en su seno, votó por la ampliación de Acaray, en contra de los verdaderos intereses regionales y argentinos. Pidió instrucciones a Buenos Aires, después de haber tomado esa decisión inconsulta y lamentable. Esta tardía preocupación no impidió aquel error, pero evitó que comprometiese fondos propios de nuestro país en una obra extranjera que no nos favorece.

Por el momento debemos acudir a la energía sobrante que genera Acaray para cubrir las crecientes necesidades de Misiones. Pero eso ocurre porque hemos olvidado que en esa sola provincia disponemos de un potencial hidráulico aprovechable enormemente superior al de la presa paraguaya y que, cuando se resuelva construir Libertad y Corpus, u otra alternativa equivalente y conveniente para los tres países, Acaray deberá forzosamente trabajar a menor potencia. Pero esto no puede perjudicar al Paraguay, porque cualquiera de esas grandes represas trabajarán con un rendimiento aproximado —para el país hermano— 35 veces mayor que el de Acaray. Por otra parte, es muy probable que cuando las obras mencionadas estén terminadas, ya la de Acaray se encuentre amortizada. En todo caso, el Paraguay deberá ser compensado de alguna manera. Pero ninguna razón —aun las que invocaran el prestigio nacional— podrá oponerse con justicia, a soluciones mucho más racionales y, además internacionales, porque Libertad deberá erigirse con el acuerdo de la Argentina, Paraguay y Brasil.

En el gráfico N° 2 se puede apreciar, esquemáticamente, la interferencia que provoca Acaray y la que provocaría Itaipú con Libertad y Corpus.

¹⁴ *Intereses argentinos en la cuenca del Plata*, pág. 48.

Se impone una política argentina clara, coherente y firme

Nuestro país deberá seguir estudiando seriamente los fenómenos naturales y las soluciones de sistemas de las obras de ingeniería posibles, y ofrecer estudiar, en conjunto con Brasil y Paraguay, los problemas físicos comunes por naturaleza. Para ello disponemos aquí de la COMIP.

En la Argentina existe una clara conciencia de la importancia trascendente que tiene el hecho de seguir procediendo con criterio y responsabilidad científica y técnica. Es así, que en todos los niveles se participa del convencimiento de que una decisión que excluya el acuerdo argentino, con relación a Itaipú, no es aceptable, por arbitraria y bilateral, y que deberá plantearse, previamente, el sistema científico sobre el sistema natural, para proceder a su análisis exhaustivo. Por lo tanto, nuestra política —y nuestra diplomacia, que está a su servicio— no podrá dejar de tener en cuenta el hecho determinante que contemple los verdaderos intereses nacionales, dentro del marco general de las buenas relaciones regionales.

El Brasil ha heredado una vocación imperialista que subraya sin desfallecimientos, con tenacidad y con determinación atávicas, para proyectarse al futuro grandioso que se ha fijado. Ha preparado una clase dirigente lúcida, previsor y culta, que conoce su misión y que dará todos los pasos y realizará todos los esfuerzos, sin contemplación para los costos, a fin de alcanzar los objetivos nacionales. Ahora ha acelerado la marcha y clava los pilares que sostendrán su poderío, con no menor habilidad y resolución que la de que hacían gala sus maestros y antepasados, los antiguos lusitanos.

La Historia ha legado a la Argentina los estandartes de la libertad, de la justicia y la igualdad republicanas que aseguró para sí y para los pueblos hermanos con la sangre de sus hijos.

No podemos escrutar el porvenir. Pero no hay otra forma de retener los títulos de nuestra grandeza, que vigorizar las bases de nuestra nacionalidad con la dignidad, la fe y la potencia material que un gran pueblo debe exhibir para ir al encuentro de su destino; y debemos prepararnos para soportar los sacrificios, aunque sean supremos, con que se justifica el ascenso de las naciones rectoras y se merece el respeto de la humanidad.

La

ESCUELA NAVAL MILITAR

a través
de sus primeros
Cien Años

Por
RAÚL OSCAR DÍAZ CASTELLI

Han pasado cien años...

Transcurría el mes de junio de 1872 con sus días brumosos y desapacibles, cuando anclaba en el antiguo fondeadero de Los Pozos el transporte “Coronel Roseti”. Regresaba de Carmen de Patagones después de haber remolcado al aviso «Itapirú», que —ya con el nombre de «Río Negro»— realizaría la memorable exploración de los ríos Negro y Limay bajo la dirección del comandante Martín Guerrico. Ejercían el comando del «Roseti», el mayor Clodomiro Urtubey y como segundo el capitán Enrique G. Howard. Esta breve travesía, de aparente rutina marinera, fue jalón fundamental para el desarrollo y progreso científico de nuestra Armada.

En efecto. El mayor Urtubey —que había obtenido sus despachos de oficial en la Escuela Naval Militar de San Fernando, en Cádiz— pudo observar en esa campaña la falta de eficiencia del personal de marina, debido a no contar con una adecuada preparación doctrinal. Germina y nace así en él, con profética visión, la idea de que era imperiosa la necesidad de la creación de un instituto naval y, poniendo de suyo sus más nobles esfuerzos en pro de tan magna iniciativa, este joven oficial de heroica actuación en el combate de Paso de Cuevas, habría de convertirse tres meses más tarde en el forjador de nuestra primera escuela náutica asentada en sólidas bases.

Empero, antes de continuar en el orden cronológico de los acontecimientos, es preciso que, volviendo la mirada al pasado, hagamos una breve reseña de los distintos intentos que se sucedieron con suerte varia.

Antecedentes

Sabemos que, en el año 1771, el Cabildo de Buenos Aires planeaba el establecimiento de una universidad en la que se dictaran cátedras de *matemáticas, geometría, náutica y mecanismos*. Lamentablemente, tal designio no llegó a concretarse. En 1773, arriba a estas playas el mate-



**Comodoro
Clodomiro Urtubey,
comandante del
«General Brown»
1872/74 y 1875/77**

mático, astrónomo y agrimensor francés J. Sourryère de Souillac —ex profesor de la Academia de Arquitectura Naval del Ferrol— y abre una escuela de matemáticas en Buenos Aires, que tuvo efímera existencia.

Corren así los años y es al Real Consulado de Industria y Comercio, instituido en Buenos Aires por real cédula de Carlos IV en 1794 y con jurisdicción en todo el virreynato del Río de la Plata, a quien cabe resolver lo relacionado a las actividades marítimas. Manuel Belgrano es su primer secretario y en carácter de tal, apoyó y dio impulso a las propuestas presentadas al respecto. Una de ellas, promovida por el piloto mercante y agrimensor Juan Alzina —padre y abuelo de Valentín y Adolfo, respectivamente—, que había arribado al país en 1782 y que ya en 1798 dirigía un aula de pilotaje, tuvo favorable acogida. Posteriormente, en mayo de 1799, el ingeniero geógrafo Pedro Antonio de Cerviño presenta su candidatura para el cargo de director de la escuela a crearse. La asesoría del capitán de navío Félix de Azara y el voto de la mayoría de los conciliares, favorece a Cerviño en la elección, justiciera sin duda alguna, teniendo en cuenta las calificadas actuaciones que ostentaba en su haber. Alzina aceptó la subdirección, aunque no de buen grado. Hubo que vencer algunos contratiempos más; pese a ello, el 5 de octubre de ese año la Escuela de Náutica y de Dibujo se instala en la casa del Real Consulado, sita en la calle hoy Barto-

lomé Mitre en las cercanías de Reconquista. En 1805 se traslada al edificio adquirido sobre la calle San Martín, solar que ocupa hoy el Banco de la Provincia de Buenos Aires.

No obstante las censuras y la oposición de que fuera objeto, provenientes de las autoridades marítimas de Montevideo, y la precariedad de recursos con que contaba, el tesón y abnegado desinterés de Cerviño lograría que la Escuela Náutica, pese a su breve existencia hasta el 22 de enero de 1807 —en que fue clausurada por orden del ministro Francisco Gil y Lemos—, rindiera provechosos resultados. Muchos fueron los alumnos que concurrieron a sus aulas y, si bien no todos terminaron sus estudios, los conocimientos adquiridos fueron puestos en evidencia por todos ellos durante y después de las invasiones inglesas. Merecen mencionarse algunos pasajes de los conceptos expuestos por Belgrano en su condición de secretario del Consulado en presencia del virrey del Pino, el 13 de marzo de 1802, en ocasión de la graduación de los primeros pilotos: *...sabéis que de aquí van a salir individuos útiles a todo el Estado...; sabéis que ya tenéis de quién echar mano para que conduzcan vuestros buques; sabéis también que hallaréis jóvenes que con los principios que en ella adquirieron, como acostumbrados al cálculo y a la meditación, serán excelentes profesionales en todas las ciencias y artes a que se apliquen...* A partir de la fecha de clausura de la Escuela Náutica, varios son los intentos que surgen para crear otros institutos similares. Si bien algunos no pasaron de nobles propósitos, otros fueron realidad, aunque generalmente de no larga vida. Mas a fin de no incurrir en abrumadora pormenorización, haremos una sucinta relación de tales logros.

En setiembre de 1807 renace bajo la dirección del profesor de matemáticas Carlos O'Donnel, un aula de esa enseñanza que dura hasta 1809. En 1810, nuevamente debido a la brega de Manuel Belgrano, se crea la Escuela de Matemáticas que dirige el teniente coronel Felipe Sentenach que funciona hasta el 11 de julio de 1812, fecha en que éste es fusilado por su participación en la conspiración de Alzaga. Entre los años 1817 y 1821 son dos las que dictan clases: la Academia de Matemáticas regida por el ingeniero Felipe Senillosa y el Aula Náutica del piloto Antonio Castellini. El héroe del Juncal, teniente coronel Enrique Granville, *con permiso del Superior Gobierno*, da lecciones de navegación entre los años 1829 y 1831. Luego, la regida en un principio por el coronel Tomás Espora y con la dirección de Carlos O'Donnel, en el período de 1833-1835. Durante el año 1849, es profesor a bordo de la goleta «Santa Clara», el coronel Antonio Toll y Bernadet. En 1851, en el bergantín «9 de Julio» funciona la Academia Náutica, bajo la dirección del piloto Nicolás Ottone. Seis años más tarde, con el auspicio del ministro de Guerra y Marina general José Matías Zapiola, se crea la Escuela Teórico-Práctica de Marina a bordo del bergantín

«Río Bamba», dirigida por Toll y Bernadet y el teniente José María Manzano; fue clausurada el siguiente año 1858.

Correrían varios años hasta llegar al del nacimiento de la que es hoy nuestra Escuela Naval Militar. Mas pecaríamos de ingratitud, si no evocáramos a esa pléyade de marinos que la hicieron posible y cuya actuación sobresaliente en el período posterior a nuestra emancipación —que se extiende hasta principios de este siglo— los convirtiera en baluartes de la defensa y consolidación nacional y en abnegados custodios del honor de nuestras tradiciones navales. Algunos, venidos de otras latitudes. Los más, formados y fogueados en vapores y veleros de nuestra *flota armada*. ¡Muchos fueron! Todos merecedores del recuerdo y reverencia de los argentinos, pues el grado de adelanto y competencia que hoy enaltece a la Armada, es consecuencia de sus nobles esfuerzos y permanente lucha. Entre otros —porque el destino así lo quiso— resaltan los nombres de Antonio Somellera, José Murature, Luis Py, Antonio Sussini, Mariano Cordero, Augusto Lasserre, Bartolomé Cordero, Luis Piedra Buena, Ceferino Ramírez, Federico Spurr, Edelmiro Correa, Erasmo Obligado, Martín Rivadavia, Daniel de Solier, Enrique G. Howard, Rafael Blanco, Valentín Feilberg, Antonio E. Pérez, Atilio Barilari, Eduardo Múscari, Carlos María Moyano y Santiago Albarracín. Empero sería incompleta la relación si no agregáramos los nombres de quienes, habiendo egresado de escuelas navales europeas, cúpoles honroso desempeño. Entre muchos, descuellan: Martín Guerrico, Clodomiro Urtubey, Eduardo O'Connor, Manuel José García Mansilla y Cándido Eyroa.

Año 1872. Gestación

Llegamos así al mes aquel de junio de 1872 en que el «Coronel Roseti» había largado anclas en el fondeadero de Los Pozos. No lejos de él, también anclado, se encontraba el «Pampa» —ambos transportes *armados en guerra*— al mando del sargento mayor Erasmo Obligado y del teniente Carlos Hastings. Por invitación del comandante Urtubey se inicia una serie de reuniones en la camareta de popa del buque a su mando con los jefes mencionados, a fin de estudiar y concretar las bases para la creación de la primera escuela naval militar. Tres meses de laboriosas consultas y tramitaciones que se vieron allanadas, en gran parte, por la vinculación amistosa que unía al comandante Urtubey con el presidente Domingo F. Sarmiento y con el ministro de Guerra y Marina coronel Martín de Gáinza. Sumado a ello el entusiasta apoyo del vicepresidente Dr. Adolfo Alsina, logran que el Congreso Nacional sancione con fuerza de ley el 5 de octubre de ese año: *...la fundación de una escuela náutica en el vapor «General Browne*. Once días después se da el decreto correspondiente, que dice: *Buenos Aires, octubre*

16 de 1872. En cumplimiento de la ley de fecha 5 del corriente mes, autorizando al gobierno para el establecimiento de una escuela náutica, en el vapor nacional «General Brown», el Presidente de la República DECRETA; Artículo 1º — Nómbrase comandante de dicho buque y director de la Escuela Náutica, al sargento mayor don Cdodomiro Urtubey, y profesor de la misma, al teniente don Carlos Hastings. Art. 2º — El jefe y oficial nombrados formularán un proyecto de Reglamento interno y plan de estudios para el establecimiento. Art. 3º — Aprobado el reglamento, se nombrará por el ministerio de Guerra los profesores y empleados necesarios. Comuníquese, etc.... Sarmiento - Martín de Gainza.

El feliz éxito alienta a los forjadores y es así que el 26 de octubre se eleva al ministerio respectivo el proyecto de organización y reglamentación de la Escuela, confeccionado por el comandante Urtubey y el teniente Hastings en cumplimiento del artículo 2º del decreto. Tres días después, por resolución ministerial, nómbrase una comisión compuesta por los coroneles de Marina José Murature, Francisco J. Seguí, Alvaro J. de Alzogaray y Antonio Somellera, con los que colaborará el primer director del Colegio Militar, coronel Juan F. Czetz, a fin de proceder al estudio e informe del proyecto elevado. El 30 de diciembre la comisión ad-hoc se expide favorablemente, con la única modificación de ampliar a cuatro años de estudios los tres propuestos.

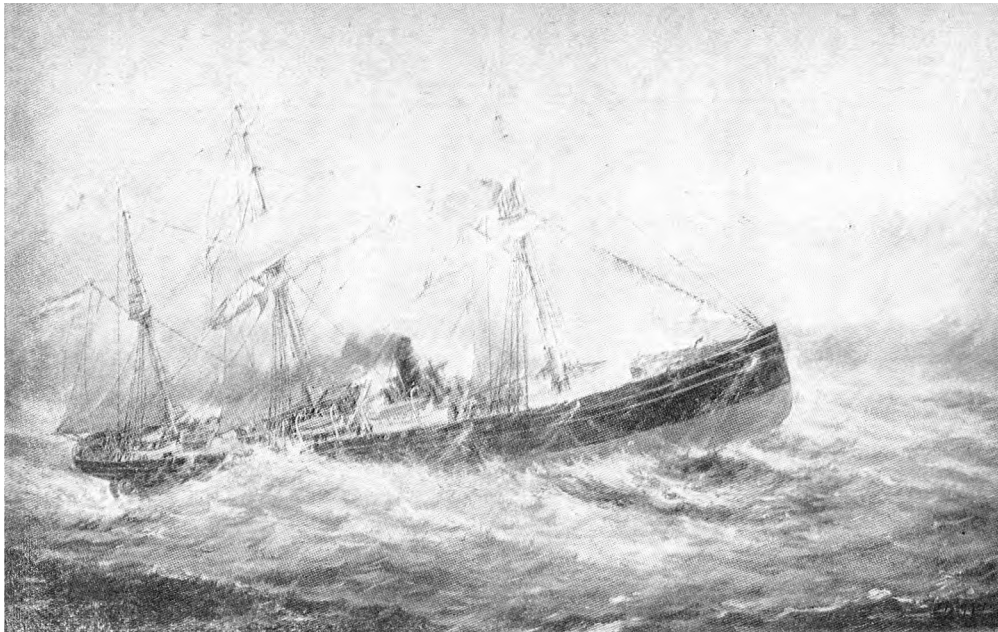
Merece destacar que tan meditada fue la elaboración del reglamento, que en los sesenta y seis artículos que componían catorce títulos, estaban minuciosamente previstas las necesidades de la organización del establecimiento, de la plana mayor, del personal docente y auxiliar, del cuerpo de aspirantes, plan de estudios, uniformes, premios, castigos, etc.

Largo sería reseñar todos los hechos memorables, pero razones obvias nos lo impiden. Por ello nos concretaremos a exponer las vicisitudes que le tocó vivir y, aunque someramente, las más notables consecuencias que dejó en la primera centuria de su honrosa trayectoria.

Nace la Escuela Naval Militar

Con el título de Escuela Naval Militar, y en cumplimiento de la ley de 5 de octubre de 1872 y decreto del mismo mes y año, se establece en el vapor de la nación «General Brown» una escuela naval teórico-práctica. Así reza el artículo 1º del reglamento aprobado.

El 30 de ese mes de octubre, el sargento mayor Urtubey se hace cargo oficialmente del «Brown», que en estado de desarme se encontraba en el río Luján. Se le deben efectuar reparaciones y pruebas, acondicionándolo para travesías marítimas. En el mes de enero de 1873 estas tareas están casi al terminar. Se inicia entonces la incorporación



El «General Brown», 1873, capeando un temporal
(Óleo de Emilio Biggeri, 1961)

de los aspirantes que formarán la primera compañía de alumnos. El 6 de abril siguiente, completada la plana mayor y la dotación establecida y designados los profesores, figuran embarcados 24 alumnos entre guardiamarinas y aspirantes de los que, excepto 3 de estos últimos, los restantes ya habían pertenecido a buques de la escuadra.

El 13 de ese mes zarpa del puerto de balizas interiores rumbo a Carmen de Patagones. No bien deja las aguas del Plata, debe hacer frente al mal tiempo reinante que recrudece paulatinamente y ... *frente a Cabo Corrientes se pone nuevamente a la capa, con temporal declarado del SE., que dura cuatro días más. El buque sufre muchas averías; cubierta barrida por las olas, obra muerta destrozada en una amura, velas rifadas, etc. El temporal culmina el día 18 y el buque arrojado a la costa. A sólo dos cables del Cabo, logra a duras penas salvarse virando por redondo y poniendo proa al norte. ¡Duro y aleccionador bautismo marítimo para quienes serían los primeros oficiales graduados de nuestra flamante Escuela!*

Realizadas las reparaciones imprescindibles en la bahía de San Borombón, enfilan hacia Patagones, donde larga anclas el 28 de mayo. Allí permanece realizando estudios teórico-prácticos hasta que a raíz de la rebelión armada de López Jordán, hubo de emprender regreso a Buenos Aires, donde fondea el 16 de julio de ese año. Luego debe intervenir en acciones de represión del movimiento sedicioso. Los estudios se resienten, pues los alumnos, durmiendo armados en cubierta en sus puestos de combate, hacen decir al comandante Urtubey en uno de sus

informes que ...*han tenido que alternar también el libro con el rifle y el cañón* ...

Vencida la rebelión jordanista en diciembre de 1873, pudieron realizarse los exámenes del primer semestre. Mas, a principios del siguiente año, la epidemia de cólera obliga a su clausura. Más tarde será la revolución mitrista, que estalla el 24 de setiembre de ese año. El «Brown» debe intervenir como buque insignia en los actos represivos. En octubre, el comandante director —por orden superior— debe desembarcar con el cuerpo de aspirantes y trasladarse al vapor «Coronel Espora», que será sede de la Escuela hasta fines de 1875, con estaciones en el río Luján, Buenos Aires y Zárate. Al terminar este año, por resolución ministerial vuelve la Escuela con su director a instalarse en el «Brown». Exámenes del tercer semestre. Se modifica el plan de estudios reduciendo los ocho semestres a seis. Los cursos se desarrollan normalmente hasta abril de 1876, fecha en que se efectúan los exámenes del cuarto semestre. El 21 de junio siguiente, un ingrato episodio protagonizado por el cuerpo de aspirantes que en acto de indisciplina se niegan a dar cumplimiento a una orden, ocasiona una nueva clausura del instituto. Esta insubordinación colectiva, que magnificada por cierta prensa dio en llamarse la *sublevación de los gabanes*, origina un sumario. Justamente un año después del incidente —21 de junio de 1877— queda disuelto por decreto el *Colegio Naval* y se acepta la renuncia que con carácter de indeclinable había presentado su director, teniente coronel Clodomiro Urtubey.

Simultáneamente —también por decreto— es reorganizada, esta vez con la denominación de Escuela Teórico Práctica, con asiento en la cañonera «Uruguay», bajo la dirección del teniente coronel Martín Guerrico. En setiembre se inician los exámenes de ingreso; los cursos continúan normalmente a bordo de la cañonera, que emprende su primer viaje de práctica por las costas patagónicas hasta el paralelo 44°, con recaladas diversas.

Egreso de la primera promoción

En noviembre de 1878, a raíz de actos lesivos a nuestra soberanía de parte de los trasandinos, la «Uruguay» es incorporada a la escuadra que bajo el mando del comodoro Py debe partir hacia el Sur, a fin de hacer respetar nuestros derechos. El día 26 de ese mes arriba la escuadra al estuario del río Santa Cruz, donde larga anclas. Afortunadamente no se encuentran naves extranjeras en aguas jurisdiccionales, circunstancia que permite el desarrollo normal de los cursos lectivos. El 1° de diciembre, con la solemnidad que impone la ceremonia, es izado el pabellón en la Capitanía de Marina. La corbeta-escuela permanecerá 45 días al ancla, mientras los alumnos continúan los estudios

teórico-prácticos. Y es en este lapso cuando ocurre un hecho memorable para los anales de la Escuela: el egreso —después de aprobar los exámenes finales en diciembre— de los primeros oficiales de escuela a incorporarse en nuestra Armada como subtenientes de marina, cuyos despachos les fueron acordados el 20 de enero de 1879. Sus nombres: Juan Picasso, Agustín del Castillo, Emilio V. Barilari y Alberto Cánepa.

El 10 de marzo la «Uruguay» zarpa con destino a Patagones, donde permanece hasta el 25 de octubre. Durante su estadía rinden examen final —en julio— los aspirantes del segundo grupo, del que egresan cuatro subtenientes. En diciembre, al ancla en Los Pozos, obtienen sus despachos tres nuevos oficiales que integran la tercera promoción.

Peregrinaje

Al inicio del año 1880, la Escuela cuenta ya con 50 aspirantes. La corbeta no tiene comodidades para albergar tal número. Se piensa en la barca «Cabo de Hornos». Empero ésta, al mando del comandante Piedra Buena, cumple permanente y celosa vigilancia en nuestras fronteras australes. Por ello, el designio no pasa de tal; mas la mudanza es impostergable. Se resuelve entonces —por decreto del 3 de enero— que la Escuela sea trasladada nuevamente al «General Brown». Pero como éste debe ser objeto de transformaciones, mientras ellas se realizan, el cuerpo de aspirantes con su director se instalan en una casa del Tigre donde continúan hasta el 29 de marzo, fecha en que un nuevo traslado los ubica en un local de la Boca del Riachuelo. El 20 de mayo la compañía de aspirantes se embarca en la cañonera «Paraná» rumbo a Montevideo, con la honrosa misión de rendir guardia de honor a los restos del Libertador General José de San Martín, repatriados por el transporte «Villarino».

Luego, la rebelión tejedorista ocasiona un nuevo traslado el 5 de junio, alojándose esta vez en una casa sita en Belgrano, junto a la iglesia. Más tarde será en otra ubicada en la calle Cabildo. El 6 de junio el coronel Guerrico es reemplazado por el subdirector, ingeniero Rafael León. Nueva mudanza, en esta ocasión a la isla Martín García, hasta el 8 de julio y en esta fecha, regresa al antiguo alojamiento en la Boca del Riachuelo. En setiembre están ya terminadas las reparaciones del «Brown» y el 13 de este mes dan principio los cursos. El 3 de diciembre asume la dirección de la Escuela y el comando del buques-escuela el coronel Antonio Somellera. El día 6 el vapor es remolcado desde su fondeadero en la Vuelta de Rocha hasta el río Luján, donde permanecerá hasta mayo del siguiente año. Poco cuesta deducir que, el continuo peregrinaje, la estada en locales inadecuados, amén de la inestabilidad política, afectaron el desarrollo del año lectivo; por lo tanto, no hubo egreso en ese año de 1880.

El Plan Beuf

Empero el año 1881 fue altamente promisorio. En efecto, la Escuela, además de experimentar importantes transformaciones, logra por fin una relativa estabilidad en su destino, cesando así sus continuos y perjudiciales traslados. El «General Brown» está surto en aguas del río Luján. El 24 de enero egresa la cuarta promoción compuesta por 7 subtenientes. El 31 de mayo se hace cargo de la dirección y del comando del buque-escuela, el ex oficial de la marina francesa y ex director del observatorio astronómico de Tolón don Francisco Beuf, a quien se otorga el grado de capitán de navío honorario. Es a él a quien corresponderá dar impulso progresista al instituto, introduciendo un plan de alta y moderna concepción doctrinal. Durante el mes de junio se realizan los primeros exámenes bajo la nueva dirección, que serían los últimos efectuados a bordo del «Brown». De estas pruebas obtienen despachos de oficiales el 27 de julio, 3 aspirantes que componen la quinta promoción.

Al iniciarse el año, la Escuela contaba con 58 alumnos entre aspirantes y “agregados” y en los primeros meses se aumenta su número con 23 nuevos ingresos. El cuerpo de profesores está compuesto por ocho titulares. Dictan también asignaturas el director y el comandante de la compañía.

Las sustanciales reformas del *Plan Beuf* se ponen en ejecución. Previsto el funcionamiento del instituto en tierra, éste se traslada el 29 de agosto a un solar que, situado en lo alto de la barranca que limitaban las hoy avenidas Alvear, Quintana y Callao y la calle Río Bamba, dominaba el estuario del Plata. Si bien el edificio tenía una disposición apropiada, carecía aún de los muebles y elementos necesarios. Los alumnos debían dormir en *coys* y las aulas servían también de comedores y dormitorios. Mas poco a poco todo mejoraría y al cabo de un tiempo, la nueva Escuela contaría con la arboladura de un bergantín para estudio y maniobras, una batería de desembarco y, anexos, la Oficina Central de Hidrografía y Observatorio Astronómico, cuya dirección asume también el coronel Beuf. El personal docente lo forman once profesores. Dentro de las previsiones del plan, se contemplaba la necesidad de contar con un buque-escuela apropiado y en virtud de ello, el ministerio solicita del Congreso Nacional la sanción de una ley para su adquisición. El logro de esta gestión dio lugar a la construcción en astilleros de Trieste (entonces Austria) de la corbeta «La Argentina», primer buque de instrucción construido con ese objeto.

A continuación egresan dos promociones: la 6ª el 8 de mayo de 1882 y la 7ª, el 19 de abril del siguiente año, compuestas por 5 y 9 subtenientes, respectivamente.

Dirección del coronel honorario Eugenio Bachmann

El 19 de setiembre de ese año de 1883, el Dr. Dardo Rocha solicita la colaboración del coronel Beuf, para la creación y posterior dirección del Observatorio Astronómico de la ciudad de La Plata. Por tal razón asume la dirección de la Escuela el coronel honorario Eugenio Bachmann, ex oficial de la armada austro-húngara, condecorado por su heroica actuación bajo las órdenes del almirante barón von Tegethoff, en el combate naval de Lissa; doctor en ciencias físicas y matemáticas y catedrático del Observatorio Astronómico de la Universidad de Córdoba. De esta época data la definitiva estructura y elevación científica de nuestro primer instituto naval debida al coronel Beuf y que continuó en permanente progreso a través de sus dignos sucesores.

La primera promoción que egresa durante la dirección del coronel Bachmann es la 8ª, constituida por 8 aspirantes que integraban la división que rindió sus exámenes finales y que obtuvo sus despachos el 4 de enero de 1884. Ésta será la primera también que cumplió totalmente con el *Plan Beuf*, completando su instrucción en el primer viaje de aplicación de la flamante corbeta «La Argentina». Consideramos de interés reproducir un párrafo del meditado estudio que publicó el capitán de navío Arturo Celery, relativo a este importante proceso que vivió nuestra academia naval y que, refiriéndose a la 8ª promoción, decía: *El informe de la Comisión examinadora sobre esta promoción, que fue la única que cumplió por entero el plan Beuf, es sumamente encomiástico. Hasta ahora, ninguna ha obtenido un éxito tan brillante y, a través de los años ha cumplido su carrera finalizando con un almirante, un vicealmirante, tres contraalmirantes, dos jefes que fallecieron jóvenes y un ingeniero naval que abandonó la Marina.* Tales conceptos dicen claramente, que la preparación científica era ya una innegable realidad.

Estimamos ilustrativo dedicar a estos años de benéfica transformación, una relación más circunstanciada, por reputarlos señeros en su paulatino progresar. Empero debemos concretarnos a una síntesis, dado que lo extenso del tema nos llevaría a un detallismo quizá abrumador. Diremos así, que próxima a finalizar la construcción de «La Argentina», se designa la plana mayor que deberá actuar en su viaje inicial. La integran 4 oficiales egresados de las segunda, cuarta y séptima promociones y los ocho flamantes de la octava, completada con ocho oficiales de los cuerpos auxiliares; treinta aspirantes de 3º y 4º año de la Escuela que, con suboficiales y dotación de marinería, hacen un total de 172 hombres. El 4 de febrero de 1884, al mando del capitán Federico W. Fernández, parten a bordo del paquete de ultramar «Nord Amerika». Llegados a destino y hasta el alistamiento total de la nave, se realizan giras de estudio. En el mes de abril asumen el comando

el coronel de Marina Daniel de Solier y el capitán Fernández como segundo. El 11 de mayo zarpa de Trieste y con escalas¹ en importantes puertos de los mares Adriático, Mediterráneo y Norte, inicia su regreso por el Atlántico tocando San Vicente de Cabo Verde, Río de Janeiro y Montevideo. El 18 de octubre hace su arribo a la rada exterior de la Boca, después de haber navegado 9.647 millas. Si agregamos a éstas las 7.000 navegadas en el «Nord Amerika», podría considerarse un total de 16.647 millas las recorridas en el primer viaje de aplicación.

A su regreso los 30 aspirantes se reintegran a la Escuela, a fin de completar sus estudios. El 26 de marzo de 1885, la compañía de cadetes conjuntamente con los del Colegio Militar, inician una gira por las provincias de San Luis, Mendoza y San Juan como guardia de honor del presidente Roca, que inaugura la Exposición y el ferrocarril en esta última provincia.

En tanto ejerce la dirección el coronel Bachmann —que será hasta 1892— se introducen reformas al plan de estudios y al reglamento. Todo marcha normalmente y las promociones egresan en forma regular, pese a la rémora que representó una disposición no bien meditada que ocasionó un nuevo traslado en enero de 1889. El destino fue el puerto de Diamante. Mas, pronto se tuvo conciencia de la precipitación con que se había obrado y el 14 de agosto del siguiente año se resuelve destinar como nueva sede la corbeta «Chacabuco» —ex «General Brown» transformado— donde permaneció hasta principios de 1893.

En este lapso que media desde la llegada de «La Argentina» hasta fines de 1892, cabe mencionar el cambio de denominación que sufren las jerarquías. Tal reforma se debió a una ley que, originada en el Poder Ejecutivo, tuvo sanción el 25 de setiembre de 1886. Los grados —a partir del egreso de la Escuela— serían: guardiamarina, alférez de fragata, alférez de navío, teniente de fragata, teniente de navío, capitán de fragata, capitán de navío, comodoro, contraalmirante y vicealmirante, este último equivalente a teniente general del Ejército. Las modificaciones introducidas al reglamento y plan de estudios, eran las lógicas que la constante transformación traía aparejadas, condicionadas al incremento de alumnos, profesores y asignaturas.

Las promociones que egresan en este lapso que comentamos, son las siguientes: la novena el 17 de enero de 1886, formada por 13 oficiales; décima, el 9 de febrero de 1887, 14 egresados; 11ª, el 2 de enero de 1888, 10 y 1 becado paraguayo; 12ª, el 30 de noviembre de 1888, 9; 13ª, el 1º de febrero de 1890, 15; 14ª, el 25 de febrero de 1891, 10; 15ª, el 24 de diciembre de 1891, 10 y 1 becado uruguayo, y la 16ª, el 18 de enero de 1893 con 8. Los integrantes de la 9ª promoción son los últimos que obtienen empleo de subtenientes; las cuatro subsiguientes —por requerirlo necesidades de la Escuadra— egresan co-

mo alféreces de fragata y, a partir de la 14ª inclusive, serán guardiamarinas. Todas estas promociones —excepto la 15ª y la 16ª— hacen su viaje de aplicación en las campañas de «La Argentina» —que comentaremos— y estas dos últimas completan su instrucción en distintas unidades.

Veamos el proceso que sufre el personal docente civil. Durante el primer año de su creación dictan cátedra 3 profesores; en el año 1883 su número es de 12. En el transcurso de los años 1883 al 1886, son 27. Con ligeras variantes es el total que integra el cuadro hasta 1892. Debe tenerse en cuenta que al par de los docentes civiles, dictaban también asignaturas —por excelencia profesionales— los oficiales que componían la plana mayor de la Escuela. Pero debemos también recordar quiénes fueron aquellos que, afrontando sacrificios, hicieron caso omiso de las duras alternativas que vivió nuestra primera academia naval y dieron de suyo lo mejor, contribuyendo a la formación ética e intelectual de los que en el decurso del tiempo serían llamados a regir los destinos de la marina de guerra. He aquí sus nombres: Carlos Hastings, Rafael Lobo, Federico Canseco, Luis Pastor y Teruel, Ricardo Burnay, Arturo Ased, Pedro Arno, Teodoro Rose, Rafael León, Pablo Canevali, Emilio Sellstrom, Ángel Pérez, Otto Grieben, Alberto Schmersow, Ulrich Courtois, Enrique Stein, Cipriano Torrejon, Estanislao S. Zeballos, Octavio Córdoba, Arturo Reynal O'Connor, Ramón Lista, Guillermo Reynolds, G. García Vieyra, Juan F. Czetz, Francisco Soto y Calvo, Olaf Storni, Julio Andrieu, Julio A. García, Leopoldo Díaz, José Cortés Funes, Guillermo Parfitt, Ricardo Conde Salgado, Mario Cornero, Guillermo X. de Brinto, Carlos Morra, José Corso y Tomás Benzo.

Dos décadas de historia

Han pasado dos décadas desde la fundación de la Escuela. Hagamos un resumen y breve estadística del resultado de estos primeros veinte años de dura brega. Hemos comentado ya la acción docente y el fructuoso paso de sus seis directores. Dedicemos una sucinta relación a las restantes campañas del buque-escuela.

El segundo viaje de aplicación se inicia el 6 de enero de 1886. «La Argentina», bajo el mando del capitán de fragata Enrique G. Howard, con 42 aspirantes, zarpa de Bahía Blanca y con escalas varias en puertos patagónicos e islas australes hasta Punta Arenas, regresa a Buenos Aires el 23 de marzo habiendo navegado 3.600 millas. Dos hechos dignos de mención advienen en esta travesía. La adaptación por vez primera de las tablas de navegación argentinas debidas a Eugenio Bachmann y Luis Pastor, y el sorpresivo encuentro en Santa Cruz con los naufragos de la vieja torpedera «Murature», cuyo hundimiento a raíz de un violento temporal frente a San Julián —ocurrido el 7 de

enero—, se ignoraba. El comandante y segundo de la nave naufragada fueron incorporados a la plana mayor y el resto agregados a la tripulación.

El tercero zarpa de Buenos Aires el 20 de enero del año siguiente; continúa en el comando el capitán Howard y lleva 36 aspirantes. Esta travesía, similar a la anterior, cumplió un recorrido de 4.528 millas y terminó en el puerto de partida el 1° de abril.

El cuarto —el más importante de su historial— se realiza bajo el mando del capitán de fragata Martín Rivadavia y con 27 aspirantes zarpa de Buenos Aires el 26 de noviembre de 1888, haciendo escalas en Punta Arenas, Puerto del Hambre, Fortescue, Tamar, Ocasión, Henderson, Eden Island, Golfo de Penas, Talcahuano, Valparaíso, Coquimbo, Iquique, Callao, Valparaíso, Bahía Cumberland, San José del Salvamento, Buen Suceso, Madryn, Bahía Blanca y Buenos Aires, donde arriba el 6 de junio del siguiente año, con un total de 12.877 millas navegadas en los 6 meses y 13 días que duró la campaña. Cupo a «La Argentina» en este periplo, el honor de ser la primera —después de las hazañosas campañas de Brown y Bouchard— en surcar las aguas del Pacífico, esta vez llevando un mensaje de confraternidad a países hermanos, y el de ser también la primera en navegar sin prácticos, ya que la competencia de sus oficiales y tripulantes los hacía innecesarios.

Su quinto viaje —que será el último de aplicación que realice—, nuevamente en el comando el capitán Rivadavia, lleva a su bordo 13 aspirantes de los 15 que integrarán la promoción 13ª. Leva anclas del puerto de La Plata el 17 de julio de 1890 con destino a los mares del sur. En esta travesía de algo más de seis meses de duración se navegaron 7.600 millas y fueron reconocidos 32 fondeaderos entre puertos, bahías, ensenadas y caletas. El 20 de enero de 1891 había largado anclas en Bahía Blanca. A partir de esta fecha, nuestro primer buque-escuela presta aún eficientes servicios hasta el año 1901, en que es radiado. Y en este año, inicia su último derrotero hacia un injusto olvido e innecesario abandono.

Cabe recapitular sobre estos dos decenios que fueron señeros para el desarrollo y perfeccionamiento de nuestra institución naval y, proyectándonos un algo en el futuro mediano, haremos una síntesis de sus consecuencias, que hoy como ayer reconocemos que fue honrosa y preciada conquista.

Los años lectivos transcurridos dieron como resultado el egreso de 16 promociones, que proporcionaron 132 capacitados oficiales a nuestra Escuadra y dos —becarios extranjeros— a marinas de países hermanos. Pronto habría de sentirse la incorporación de este competente plantel a las distintas ramas de la Armada, traducido en pujante impulso en todo lo que se relacionara a su progreso y desenvolvimien-

to. Guiados por generoso afán, unidos en sus anhelos, plenos de ideales y fe, sin hesitaciones en medio de una lucha agobiante, dieron desinteresadamente los frutos de su capacidad a la institución que habían abrazado, consagrándole sus vidas.

Debido a ellos fue un período fecundo en realizaciones, que sacó a nuestra marina de un estancamiento fluvial, lanzándola al mar con unidades ya eficientes y bien dirigidas, que contribuirían a evitar conflictos internacionales latentes e imponer el respeto a nuestro patrimonio territorial. Mas sólo citaremos —porque fue mucho— lo más descollante en este lapso y período subsiguiente hasta principios de este siglo, porque en él cúpoles también brillante actuación sembrando la semilla de su experiencia y madurez.

Señalaremos así, la adquisición de modernos navios fuertemente armados, que constituirían nuestra primera escuadra de mar. Los primeros en llegar al país fueron los cruceros «25 de Mayo» y «9 de Julio», a los que siguieron el crucero torpedero «Patria»; cruceros acorazados «Garibaldi», «San Martín», «Belgrano» y «Pueyrredón»; guardacostas acorazados «Libertad» e «Independencia»; cazatorpederos «Espora» y «Rosales»; destroyers «Santa Fe», «Entre Ríos», «Corrientes» y «Misiones»; torpederos de mar «Comodoro Py» y «Murature»; transporte «Guardia Nacional», la fragata «Presidente Sarmiento» y otras embarcaciones menores. Se incorporaron también importantes remesas de torpedos, artillería de costas, diversos elementos bélicos, instrumental técnico, etcétera.

En otro orden sobresalen: el establecimiento del Puerto Militar cerca de Bahía Blanca, magnífica concepción debida a la visión y clara inteligencia del entonces capitán de fragata Félix Dufourq que, como dijera el ingeniero Luiggi, fue *...el primero que concibió la idea de un gran puerto militar en Bahía Blanca y perseveró hasta obtener la victoria....*; la instalación de la primera línea telegráfica que uniría Buenos Aires con el extremo sur, recorriendo las costas patagónicas, obra en la que resalta el tesón y la labor de los capitanes de fragata Leopoldo Funes y Eugenio M. Leroux; la ubicación de subprefecturas, faros y balizas en nuestro litoral marítimo; la creación del Ministerio de Marina impuesta por el acrecentamiento de la Armada y cuyo primer titular fue el siempre recordado comodoro Martín Rivadavia; la promulgación de la ley 3948 del servicio militar obligatorio, proyectada por el ministro Rivadavia; la sanción de la Ley Orgánica de la Armada 4856, redactada por el entonces capitán de navío Adolfo M. Díaz, cuando ejercía el ministerio el de igual grado Juan A. Martín, *trabaja concienzudo* que por su *amplio y generoso propósito* tuvo vigencia durante cuarenta años y sirvió de modelo para marinas de países hermanos; la ejecución permanente de relevamientos y estudios hidrográ-

ficos y confección de cartas marinas. Y no debemos omitir la mención de las misiones cumplidas en el extranjero, en cuyo desempeño como celosos custodios de los intereses nacionales, pusieron en evidencia su alta preparación científica al introducir importantes innovaciones en el material adquirido, que al par que su reconocida caballería, dieron merecido prestigio al país que tan dignamente representaban.

Ellos fueron también los que, en un permanente accionar, velaron haciendo respetar nuestra soberanía hasta los confines australes, siguiendo la estela luminosa de Piedra Buena y sus ilustres epígonos, cuya patriótica labor —al decir del capitán de navío Laurio H. Destéfani— *...tras un sacrificado ejemplo, tras una gloria salobre y esquiva manchada de incompreensión y olvido...*, debió merecer el bien de la patria.

De esta consagrada falange, treinta de sus componentes lograron las palmas del almirantazgo; otros fueron destacados jefes, y a muchos, una muerte prematura o causas fortuitas, troncharon sus carreras. Mas todos sin excepción, en la medida de sus posibilidades, colaboraron con fe y denuedo en la magna obra de evolución y progreso de nuestra institución naval. A todos corresponde por igual el homenaje reverente de la argentinidad. Empero, en la imposibilidad de recordar a tantos que fueron, solamente citaremos aquellos cuyos nombres, dejando huellas imborrables, quiso el destino asociar a hechos trascendentes. Almirantes: Hipólito Oliva, Manuel Domecq García, Gregorio C. Aguerribery, Onofre Betbeder, Manuel Barraza, Daniel Rojas Torres, Diógenes Aguirre, Servando Cardoso, Juan Pablo Sáenz Valiente, Juan A. Martín, Vicente E. Montes, Adolfo M. Díaz, Gustavo Sundblad Roseti, Hortensio Thwaites, Luis E. Almada, Juan I. Peffabet, Manuel J. Lagos, Luis A. Lan, José Moneta, Julián Irizar, Ramón González Fernández, Diego C. García, Mariano F. Beascoechea, Tomás Zurueta, Alfredo G. Malbrán, Ismael F. Galíndez, Enrique G. Fliess, Enrique Moreno, Ricardo Ugarriza y Ricardo Hermelo. Capitanes de navío: Emilio V. Barilari, Félix Dufourq, Guillermo Scott Brown, Lorenzo Saborido, Horacio Ballvé y Arturo Celery. Capitanes de fragata: Leopoldo Funes, Miguel Lascano, Eugenio M. Leroux, Mariano Saracho e ingenieros navales Juan S. Grierson y Jacinto Z. Caminos, y tenientes de navío Agustín del Castillo y Julio Hictee.

Año 1893 y subsiguientes

Al iniciarse el año 1893 es comandante director interino el capitán de navío Antonio E. Pérez que —por haberse acogido a los beneficios de la jubilación el coronel Bachmann, el 30 de setiembre del año anterior— asumió tal interinato. Confirmado como titular el mes de junio, continuó en el cargo hasta el 17 de agosto siguiente. En este breve

lapso se producen dos hechos destacables: la asignación de la corbeta «La Argentina» como buque anexo para practica y cortas travesías y el traslado a tierra en el mes de marzo, ocupando la antigua e histórica residencia de Juan Manuel de Rosas, en Palermo. El 17 de agosto ocupa la dirección el capitán de navío Martín Guerrico hasta el 2 de mayo de 1896, sucedido con carácter de interino por el capitán de fragata Luis Maurette. Con fecha 22 de junio siguiente, se designa al de igual grado Emilio V. Barilari. Luego serán los capitanes de navío Manuel Domecq García, el 3 de noviembre de 1897; Edelmiro Correa, el 5 de noviembre del siguiente año, y Manuel José García Mansilla, el 21 de marzo de 1900, permaneciendo en el cargo hasta el 22 de marzo de 1905. En tanto ejerce la dirección el capitán Correa, la Escuela afronta su cuarta mudanza en tierra. Debe ser demolido el edificio de Palermo y, por decreto del 24 de enero de 1899, se destina como nueva sede el solar sito en la calle Rivadavia, frente a la quinta de Lezica —hoy Parque Rivadavia— donde permanecerá hasta 1909.

Al finalizar el año 1902, la Escuela cumple su tercer decenio; los hechos que en este transcurrir le atañen —además de los ya citados— fueron: la aplicación de un nuevo reglamento y plan de estudios; la incorporación de 16 calificados profesores al cuerpo docente civil; el proyecto de edificio para la Escuela, planeado por el ingeniero Ulrich Courtois y que no pasó de tal y, la incorporación a la Armada de la fragata «Presidente Sarmiento», recientemente construida en Inglaterra para buque-escuela. Las promociones egresadas durante esta década, fueron 11 —desde la 17ª hasta la 27ª, inclusive—, que totalizaron el número de 165 guardiamarinas y 6 becados extranjeros.

Hasta fines de 1898, los viajes de aplicación no se efectuaron en forma reglamentaria. Las promociones 17ª y 18ª no los realizaron; los aspirantes cumplieron instrucción en distintas naves de la Escuadra. La 19ª en el año 1895, embarcada en el crucero «25 de Mayo», en travesía por el Atlántico hasta Capetown, recorrió 10.000 millas, aproximadamente. La 20ª y 21ª con parte de los alumnos de la 22ª se embarcaron en la División de Instrucción formada por «La Argentina», «Paraná» y «Uruguay», los años 1896 y 1897 en los períodos de maniobras. Los restantes de la 22ª, conjuntamente con las promociones 23ª, 24ª y 25ª, a bordo de la «Presidente Sarmiento» el año 1899, en su primer viaje, que por su extensión fue el más importante de sus memorables campañas. En esta travesía de circunnavegación se cubrieron 48.500 millas, tocando 47 puertos en 21 países de los cinco continentes y algunas islas, y su duración fue de 1 año, 8 meses y 18 días. Correspondió el honor de ejercer el comando de este celebrado periplo, al capitán de fragata Onofre Betbeder. La fragata-escuela conti-

nuará sus periódicos viajes de instrucción —salvo pocas excepciones— hasta el año 1938.

El segundo viaje de aplicación se inició en Buenos Aires el 20 de febrero de 1901 conduciendo la promoción 26^a, bajo el mando del capitán de fragata Juan A. Martín. En su recorrido, similar al anterior aunque más breve, se navegaron 34.800 millas. Regresó el 13 de febrero del año siguiente.

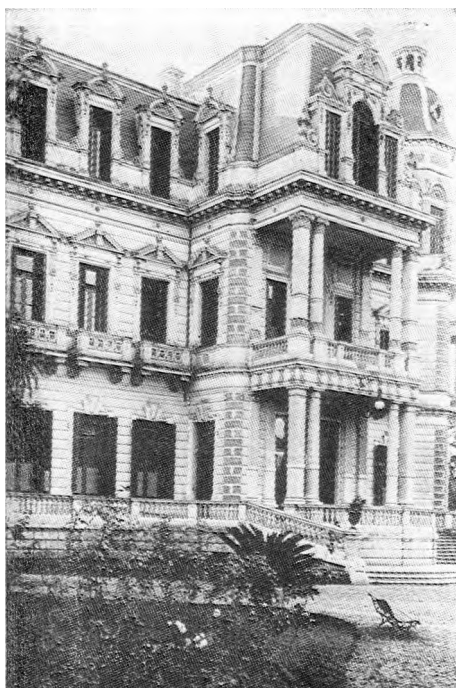
El tercero, al mando del capitán de navío Félix Dufourq, con la promoción 27^a la «Presidente Sarmiento» zarpó el 6 de abril de 1902, a través del Atlántico y mares del Norte y Báltico con escalas en importantes puertos, y regresó el 1° de febrero de 1903, después de recorrer 18.488 millas.

Así se cumplen los primeros treinta años de vida de la Escuela, años difíciles pero de positivo perfeccionamiento. El logrado poderío de la Escuadra, fue apoyo incuestionable para la solución pacífica del conflicto que sosteníamos con Chile y que culminó con el histórico abrazo de los presidentes Roca y Errázuriz en el estrecho de Magallanes, en febrero de 1899.

Del conjunto de oficiales egresados en la década que nos ocupa, veintidós conquistaron jerarquía de almirantes: Abel Renard, José I. Cros, Pedro M. Escutary, Ricardo Camino, Segundo R. Storni, Pedro Gully, Felipe Fliess, Andrés M. Laprade, Joaquín Arnaut, Luis Or-

**Escuela Naval Militar, 1893-1898, Palermo
(Residencia que fue de Juan Manuel de Rosas)**





**Escuela Naval Militar
1899–1909, Caballito
(Residencia que fue de
la familia Videla Dorna;
calle Rivadavia frente
a la quinta de Lezica.)**

landini, Julio N. Castañeda, Enrique G. Píate, Aureliano Rey, Francisco Arnaut, Jorge Campos Urquiza, Pedro S. Casal, Carlos A. Braña, León L. Scasso, Julián Fablet, Dalmiro Sáenz, José Guisasola y Francisco Stewart. Entre los jefes, sobresalen los nombres de Nicolás Barbará, Jorge Yalour, Manuel I. Bianchi, Gabriel Albarracin y Teodoro Cailliet Bois. Y dos nombres que no debemos omitir: el alférez de navío José María Sobral, que después de su memorable actuación en la Antártida, abandonó la marina para dedicarse al estudio de la geología y otras disciplinas, que lo consagrarían como eminente científico de reconocida erudición, y el alférez de fragata Juan M. Mackinlay, desaparecido el 21 de abril de 1900 al sur de Ushuaia, cuando en un bote con 10 tripulantes realizaba tareas hidrográficas.

La fragata «Presidente Sarmiento»

Antes de continuar con las siguientes etapas, debemos dedicar un conciso resumen a la génesis de la fragata-escuela «Presidente Sarmiento» —nacida en este lapso—, por estar estrechamente ligada a la vida de la Escuela Naval Militar, y que en el andar del tiempo se cubriría de celebridad mundial, honrando los colores de la insignia que aureolaba sus derroteros.

La concepción —sin lugar a dudas— corresponde a toda aquella generación de marinos que actuaron en los últimos decenios del pasado siglo y que clamaban por la necesidad de contar con un buque-escuela. Mas quien escuchando este clamor y consustanciado con él, después de meditado estudio elaboró un fundamental proyecto, fue el entonces capitán de navío Martín Rivadavia. Este proyecto fue presentado al superior gobierno en 1894 y, sometido al dictamen de una comisión ad hoc, previas pequeñas modificaciones, fue aprobado. Realizadas algunas consultas con astilleros ingleses, consideróse conveniente la propuesta presentada por la casa Laird Brothers, de Birkenhead. Fue así que el ministro argentino en Londres, Luis L. Domínguez, formalizó el contrato el 13 de febrero de 1896. Por un decreto del año anterior, había sido designado comandante inspector de la construcción —cuando ésta se iniciara— el capitán de navío Manuel Domecq García. Este jefe, que se encontraba ya en Inglaterra colaborando en las actuaciones, continuó ejerciendo su misión hasta el 20 de noviembre de ese año, fecha en que debió partir hacia Génova para hacerse cargo del comando del crucero acorazado «Garibaldi», de reciente adquisición. El ministro Domínguez había recibido, con fecha 23 de mayo, un cablegrama del titular de guerra y marina ingeniero Guillermo Villanueva, en el cual comunicaba que por resolución de ese ministerio se disponía que el capitán de fragata Adolfo M. Díaz debía hacerse cargo de todas las comisiones que presidiera el jefe mencionado en primer término. En virtud de ello, el capitán Díaz —que a la sazón presidía la comisión de adquisición de destroyers, torpedos y otros elementos— se hace cargo el 20 de noviembre de 1896 y continúa en el comando e inspección de la fragata, hasta el 31 de mayo de 1897¹.

¹ Concerniente a los jefes designados comandantes inspectores de la fragata «Presidente Sarmiento» durante su construcción, desde tiempo atrás se incurre en error e injustas omisiones al respecto, en las distintas publicaciones en que se historia tal acontecimiento. Es común atribuir todo el cometido al jefe que cumpliera la primera actuación —el capitán de navío Manuel Domecq García—, con preterición de sus sucesores. La falta de información o quizá el extravío de la documentación pertinente en los archivos navales, pudo ser la causa de estos desaciertos. En el año 1940, publiqué un volumen —reseña biográfica— intitolado *El Contra Almirante Adolfo M. Díaz - Homenaje en el décimo aniversario de su fallecimiento*, donde aparecen transcritos *in extenso* textos de documentación oficial, informes, notas y cartas que confirman mi aserto. (Ver páginas 61, 191, 204, 232, 250, 251, 253, 254, 255, 257, 258, 259 y 260, *op. cit.*) Este volumen fue repartido profusamente entre bibliotecas oficiales, públicas, privadas y especialmente en las de marina. Posteriormente, en la sección “Cartas de Lectores” del diario “La Nación”, de fecha 7 de octubre de 1967, aclarando una aparecida días antes, hice una detallada exposición de los hechos, fechas y protagonistas. Más tarde —12 de enero de 1969— en página entera de la sección ilustrada de los domingos de “La Prensa”, en un trabajo intitolado *Génesis de la fragata «Sarmiento» y otros recuerdos*, una síntesis precisa en que se destaca claramente el proceso de su construcción. Fue permanente la omisión de los nombres del capitán de fragata Adolfo M. Díaz y de los ingenieros Jacinto Z. Caminos y Tomás W. R. Hughes, de larga actuación estos últimos. Y es de lamentar que en una encomiable obra historiográfica —recientemente aparecida— de exhaustiva labor investigadora e

Cumplido su mandato, el capitán de fragata Díaz procede *a hacer entrega al Sr. Capitán Betbeder del Archivo y dirección de todas las Comisiones que comprendían dicha misión...*, quien continúa hasta su total terminación. Distinguidos oficiales fueron meritorios colaboradores en esta preciada misión; entre ellos sobresalen los nombres de los ingenieros navales Gustavo Sundblad Roseti y Jacinto Z. Caminos y del maquinista Tomás R. W. Hughes, cuyo accionar abarcó gran parte del cometido. Merecen recordarse las siguientes fechas: julio de 1896, colocación de la quilla; 31 de agosto del siguiente año, botadura y bautismo en el río Mersey, actuando como madrina doña Ana Cané de Domínguez, esposa de nuestro representante diplomático; 19 de mayo de 1898, las pruebas oficiales con resultados óptimos y, el 29 de junio siguiente, en solemne ceremonia se iza el pabellón. Nombrado comandante interino el teniente de navío Enrique Thorne, zarpó con la nave a su mando el 14 de julio; previo cumplimiento de misiones encomendadas, enfiló hacia las aguas del Plata, donde arribó en el mes de setiembre siguiente.

Desde esa fecha, su proa puesta rumbo a la historia, surcará todos los mares como gentil embajadora de confraternidad y de la genuina expresión de cultura de un pueblo nuevo, a los demás pueblos del mundo.

Desde 1903 hasta 1922

El año de 1903 encuentra a la Escuela Naval Militar en su sede de Caballito en franco y normal desarrollo. Es su director el capitán de navío Manuel J. García Mansilla, que permanece en ese destino hasta el 22 de marzo de 1905; lo sucede el de igual grado Belisario P. Quiroga y, el 28 de diciembre del siguiente año, asume nuevamente la dirección el ya contraalmirante García Mansilla quien, en ejercicio de la función, fallece el 18 de agosto de 1910. El 31 del mismo mes es nombrado el de igual jerarquía Juan A. Martín, a quien sucederán: el capitán de navío Belisario P. Quiroga —por segunda vez—, el 11 de febrero de 1911; contraalmirante Manuel Barraza, el 1° de febrero de 1912; capitanes de navío Diego C. García, el 26 de agosto de 1912 y Tomás Zurueta el 1° de febrero de 1915; con carácter de interino el

innegable mérito que honra a su autor, y que será fuente de consulta futura, se incurre una vez más en este persistente desacierto. Se atribuye el interinato que media entre el desempeño de los capitanes Domecq García y Betbeder, a este último, cuando los fundamentos expuestos acreditan la actuación del capitán Díaz —y no hasta el 30 de mayo, sino hasta el 31— y quedan también sin mención los ingenieros Caminos y Hughes. Es comprensible y excusable el error y fácil es caer en él, cuando se debe al desconocimiento de una documentación esclarecedora. Mas cuando ésta está al alcance del investigador, es un deber aclararlo y rectificarlo en homenaje a la verdad histórica que, como la justicia, es inmanente.

capitán de fragata Andrés M. Laprade, el 7 de agosto de ese año; los capitanes de navío José I. Cros, el 7 de enero de 1919; Ismael F. Galíndez, el 5 de febrero de 1921 y Segundo R. Storni el 8 de marzo de 1922.

Bajo la dirección de este jefe y en el curso del año precitado, la Escuela cumple su primer cincuentenario.

Pese a las razones que inhiben el relato amplio, hemos dedicado mayor atención a los primeros treinta años, por haber sido la etapa crucial en su transformación y desarrollo. Mas un compendio de los hechos sobresalientes y una breve recapitulación no deben omitirse.

Si bien la permanente brega para el logro de un edificio propio y adecuado a los fines de la Escuela no se concretaba, el solar de la calle Rivadavia reunía condiciones aceptables. Pudo así al cabo de un tiempo contar con laboratorios, talleres, biblioteca, instrumental científico, etc., que conformaban las exigencias esenciales. Luego de diez años de permanencia, consideróse la conveniencia de su traslado a edificios pertenecientes al Arsenal del Río de la Plata, en Río Santiago. La mudanza se efectuó entre los meses de agosto y octubre de 1909; posteriormente se ejecutaron ampliaciones y modificaciones, de acuerdo a las necesidades que requería el gradual crecimiento del instituto.

Al finalizar el lapso que analizamos, el personal docente civil está formado por veinticinco profesores, además de los oficiales que dictan cátedras profesionales. El número de aspirantes, que durante el año 1909 oscilaba entre los 90 y 100, supera para esa fecha los 300.

Entre los acontecimientos significativos, cabe mencionar la creación de varios cursos: en 1908, uno para aspirantes a oficiales ingenieros maquinistas y electricistas; en 1913, uno preparatorio para cuerpo general y, en 1920, para aspirantes a oficiales de intendencia a cumplirse en el viaje de aplicación anual correspondiente. Y, por su amable significado, la institución del *Día del Aspirante* que se festeja en los aniversarios de la fundación de la Escuela.

Los egresos comprenden 21 promociones —28ª a 48ª— del cuerpo general, que rinden para la Escuadra 412 guardiamarinas y 7 becados extranjeros, y 9 promociones de ingenieros que totalizan 79 entre maquinistas y electricistas. Respecto a las jerarquías navales, en el año 1903 fue suprimido el grado de comodoro y agregada la categoría de almirante como culminación de la carrera.

Los viajes de instrucción de esta etapa los cumplirá la fragata «Presidente Sarmiento», excepto los años 1908, el crucero «Patria» y, 1918 y 1919 el crucero «Pueyrredón». En 1903 la fragata-escuela emprende su cuarta campaña transoceánica, que corresponde a la undécima de apli-

cación; comandante, Belisario P. Quiroga, con una duración de 9 meses y 29 días entre navegación y escalas, y un recorrido de 24.000 millas. En 1904, Vicente E. Montes, 8 meses 20 días, 24.320. En 1905, Guillermo Scott Brown, 8 meses, 21.500. En 1906, Adolfo M. Díaz, 9 meses 22 días, 32.170. En 1907, José Moneta, 9 meses 27 días, 22.715. En 1909, Luis E. Almada, 7 meses 21 días, 24.442. En 1910, Enrique Fliess, 8 meses 15 días, 24.666. En 1911, Mariano Beascoechea, 7 meses 20 días, 15.096. En 1912, Carlos G. Daireaux, 6 meses 3 días, 17.011. En 1913, Horacio Ballvé, 7 meses 26 días, 25.000. En 1914, Abel Renard, 7 meses 22 días, 27.492. En 1915, Carlos Miranda, 8 meses 16 días, 23.120. En 1916, Jorge Yalour, 7 meses 25 días, 27.840. En 1917, José I. Cros, 11 meses 9 días, 21.831. En 1920, Joaquín Arnaut, 9 meses 19 días, 22.947. En 1921, Andrés M. Laprade, 8 meses 18 días, 19.730 y en 1922, Jorge Campos Urquiza, 6 meses 28 días, 18.896. El crucero «Patria», en 1908, Alfredo Malbrán, 2 meses, 4.500. Crucero «Pueyrredón», en 1918, Pedro Gully, 8 meses 5 días, 19.440 y en 1919, Gabriel Albarracin, 10 meses 11 días, 17.050 millas. Todos los jefes mencionados ejercieron el comando con graduación de capitanes de fragata, menos Adolfo M. Díaz que lo hizo siendo capitán de navío.

Breve recapitulación

Han transcurrido los primeros cincuenta años. Años de dura lucha y arduos sacrificios, que fueron superados por la fuerza del ideal que impulsaba a nuestros hombres de mar. Años duros sí, pero que fueron fecundos y plenos de grandeza. En cinco décadas la Escuela Naval vigorizó con savia nutricia las filas de la Armada, llevándola a tal grado de eficiencia, que podía considerársela ya como primera potencia naval sudamericana. Fueron muchas las conquistas logradas que cimentaron el justo prestigio que gozaba nuestra Marina de Guerra. Aparte de lo ya expuesto, observamos que la Escuela —después de años de continuo deambular— disfruta de visible estabilidad y eficiente desarrollo. La organización de los cuadros y del personal, lograda en virtud de la Ley Orgánica vigente desde 1905. La Escuadra se fortalece con la oportuna incorporación de nuevas unidades, entre otras, los destructores «Catamarca», «Jujuy», «Córdoba» y «La Plata» y los cañoneros «Paraná» y «Rosario». Pero lo que elevó el rango de la flota y restableció así el equilibrio naval sudamericano, fue la adquisición de los poderosos acorazados «Moreno» y «Rivadavia», de 31.000 toneladas cada uno, entre los años 1914 y 1916.

Y no podemos omitir el acontecimiento que reflejó ... *honor sobre el país y gloria sobre su joven pero brillante y estudiosa Marina...*, que causó admiración a todo el mundo civilizado. La sin par hazaña de la veterana corbeta «Uruguay», al mando del teniente de navío Ju-



Escuela Naval Militar, 1909–1941, Río Santiago

lian Irizar, al rescatar de los hielos antárticos a los miembros de la expedición Nordensjoöld y a los naufragos del *Antarctic* en 1903, cuando ya quedaban pocas esperanzas de encontrarlos vivos.

Y, cerrando este ciclo que abarca medio siglo de nuestra más importante vida naval en lo que atañe a transformación y desarrollo, vaya este sintético dato estadístico. En este lapso, la Escuela dio a la Marina 709 oficiales del cuerpo de comando, de los cuales 97 llegaron a la jerarquía de almirante; 79 ingenieros entre maquinistas y electricistas y 15 becarios extranjeros, que corresponden a 48 promociones del cuerpo de comando y 9 de ingenieros.

1923 a 1942

Los cincuenta años posteriores que completan el siglo de existencia de la Escuela parten de los días en que, ya afianzada su estabilidad y organización, marcha firmemente en el proceso de evolución natural, desenvolviéndose a la altura de los más acreditados institutos navales de las grandes potencias. Las consecuencias mediatas como aula de formación de nuestros hombres de mar, son la ponderable realidad que hoy nos enorgullece. Empero lo trascendente ha de proyectarse en el futuro, y es a los estudiosos de ese entonces a quienes tocará juzgarlo.

En 1923, la Escuela cumple su cometido, desde catorce años atrás, en Río Santiago. A los edificios adjudicados se les han introducido

mejoras y se ha agregado un pabellón para dormitorio de los aspirantes. En esta sede permanecerá hasta 1941. Reseñaremos esta etapa.

Mientras ejerce la dirección el capitán de navío Storni (1922-1927), por ausencia temporaria de este jefe superior en 1923, ocupa el cargo con carácter interino el capitán de fragata Felipe Fliess. A continuación, serán titulares los capitanes de navío: Pedro S. Casal, el 21 de enero de 1927; Pedro Gully, 1º de marzo de 1929; Pedro S. Casal —nuevamente—, 12 de septiembre de 1930; Julián Fablet, 27 de abril de 1933; José Guisasola, 31 de enero de 1934; Francisco Lajous, 13 de diciembre de 1934; Dalmiro Sáenz, 24 de febrero de 1938; contraalmirante Osvaldo Repetto, 25 de julio de 1938 y capitán de navío Héctor Vernengo Lima el 1º de marzo de 1940.

El número de profesores civiles es aumentado periódicamente, de acuerdo al acrecentamiento del cuerpo de aspirantes, que a partir de 1928 se denominarán cadetes. Al iniciarse el año lectivo de 1920, son 183 los alumnos de los cuerpos general, ingenieros y curso preparatorio. En 1935, se crean los cursos para oficiales de artillería de costas.

Los viajes de aplicación de este período los realiza la fragata «Presidente Sarmiento» hasta 1938, año en que se cierra el ciclo de sus 37 hoy ya legendarios periplos. Sus comandantes, todos con el grado de capitanes de fragata, se suceden en este orden: 1923, Carlos A. Braña; 1924, Julián Fablet; 1925, Francisco Stewart; 1926, Eleazar Videla; 1927, Honorio Acevedo; 1928, Jerónimo Costa Palma; 1929, Arturo Monkes; 1930, Martín Arana; 1931, Francisco Lajous; 1932, Benito S. Sueyro; 1933, Pedro S. Quihillalt; 1934, Manuel A. Moranchel; 1935, Alberto Teisaire; 1936, Ernesto Basílico; 1936, Francisco Clarizza; 1937, Alberto Gallegos Luque y 1938, Luis S. Malerba. Los años 1939 y 1940, los cumple el crucero «La Argentina», al mando de los capitanes de navío Alberto Brunet y Abelardo Pantín, respectivamente, y en 1941 el guardacostas «Pueyrredón», capitán de fragata Alejandro Izaguirre.

En la etapa que exponemos, egresan 20 promociones —49ª a 68ª— del cuerpo de comando, con un total de 620 guardiamarinas y 6 becados extranjeros; 20 también de ingenieros que suman 215 entre ingenieros navales, especialistas, electricistas y maquinistas y 5 extranjeros; las 3 primeras de artillería de costas con 28 graduados y finalmente, 2 de intendencia con 10 egresados.

La Marina de Guerra se ve fortalecida con la incorporación del crucero «La Argentina»; torpederos «Buenos Aires», «San Juan», «Misio-nen», «Entre Ríos», «San Luis» y «Santa Cruz»; 9 rastreadores tipo «Bouchard» —salidos de astilleros nacionales— y otras embarcaciones auxiliares.

Desde 1942

La larga y perseverante lucha para la obtención de un edificio propio para la Escuela, culmina exitosamente el 29 de enero de 1937, fecha en que es promulgada la ley 12353, en la que se autoriza la inversión de fondos para la construcción y habilitación de las obras proyectadas en la isla Monte Santiago, sobre una superficie de setenta hectáreas con frente al canal de reparaciones y al Río Santiago. El 8 de febrero del siguiente año se coloca la piedra fundamental con la presencia del presidente, general Agustín P. Justo y dignatarios. A fines de 1941, el establecimiento —producto de una bien meditada concepción— es ya admirable realidad, que puede competir con las más modernas academias navales existentes. Todo fue previsto y es hoy virtualmente una ciudad militar, que puede albergar hasta 600 cadetes.

Los cursos se inician en 1942 durante la dirección del contraalmirante Héctor Vernengo Lima, a quien suceden los siguientes jefes: capitanes de navío Ernesto Basílico, 1943, y Leonardo MacLean, 1944; contraalmirante Horacio Smith, 1945; capitanes de navío Guillermo Plater, 1947; Victorio Malatesta, 1948; Rodolfo W. Mata, 1948 y Jorge Ibarborde, 1949; contraalmirante Isaac F. Rojas, 1952; capitanes de navío Luis M. García, 1955 y Leonardo M. Maloberti, 1956; contraalmirante Juan R. Ouesta, 1959; capitán de navío Lorenzo P. Garrahan, 1961; contraalmirante Juan C. M. Bassi, 1962; capitanes de navío Jorge E. Jaeschke, 1963; Raúl Francos, 1963 y Rubén R. Giavedoni, 1967; contraalmirantes Juan C. Fourcade, 1970 y Eduardo P. Aratti, 1971, y capitán de navío Roberto A. Ulloa, 1972.

Los treinta años que abarcan este período —pese a la década de oprobio que afrontó al país durante la dictadura— fueron de un desenvolvimiento casi normal. La Escuela supo mantener airosa sus conquistas, no sólo en lo que a nivel científico y tecnológico concierne, sino también en lo ético social, como los hechos acaecidos lo probaron. En la faz deportiva, cabe mencionar las brillantes actuaciones del yate «Fortuna» y del cúter «Juana», que tuvieron resonancia internacional. Su reglamento, plan de estudios y personal docente, concorde con las exigencias que el progreso impone. Y los viajes de aplicación continúan en modernas naves, que siguen las aguas de sus tradicionales precursoras.

Al guardacostas «Pueyrredón» le corresponde efectuar las siguientes campañas al mando de los capitanes de fragata: Ernesto F. Boggiano, en 1942; Juan José Feilberg, 1943; Carlos A. Garzoni, 1944; Alberto J. Job, 1945; Gastón D. Lestrade, 1947; Néstor P. Gabrielli, 1948; Alicia E. Ogara, 1951 y Adolfo V. Cordeu, 1952. Al crucero «La Argentina» con los capitanes de navío: Victorio Malatesta, 1946; José J. Al-

magro, 1947; Alberto Lonardi, 1948; Juan B. Basso, 1949; Ignacio C. Chamorro, 1950; Pedro A. J. Gnavi, 1961, y Juan Carlos González Llanos, 1962. Al transporte «Bahía Thetis», con los capitanes de fragata Ricardo J. Bogliano, 1953; Ezequiel N. Vega, 1954; Ricardo A. Lascano, 1955; Alberto M. de Marote, 1956; Raúl Francos, 1957; Jorge A. Castiñeiras Falcon, 1958; Carlos E. Schliemann, 1959, y Horacio Repetto Peláez, 1960. A la fragata «Libertad», con los de igual grado Horacio A. Ferrari, 1963; Enrique Germán Martínez, 1964; Oscar A. Monge, 1965; Ricardo G. Franke, 1966; Oscar A. Montes, 1967; capitanes de navío Juan J. Furlong, 1968; Fernando Vázquez Maiztegui, 1969, y Emilio E. Massera, 1970. Nuevamente a «La Argentina», con los capitanes de navío Jorge A. Magnoni, 1971, y Jorge Raúl Ghihi-garen, 1972.

Es interesante consignar que desde 1884 —año en que la corbeta «La Argentina» efectúa el primer viaje de aplicación— hasta el año próximo pasado, se cumplieron 81 campañas, a través de las cuales se graduaron 100 promociones del cuerpo de comando, 60 de ingenieros, 35 de infantería de marina y 17 de intendencia. El total de millas navegadas en estas travesías es de aproximadamente 1.700.000, que representan unas 80 vueltas al mundo.

En lo relativo a las últimas campañas, merece recordar el lauro ganado por la fragata-escuela «Libertad» —construida en el país— en su periplo correspondiente al año 1966, en que conquistó el codiciado trofeo «Boston Teapot Trophy», al batir en tiempo record el cruce del Atlántico Norte.

Y no podemos omitir —por su histórica proyección— un breve recuerdo a los acontecimientos del año 1955. El juicio decisivo corresponderá a la posteridad, cuando apaciguadas las pasiones, pueda emitirse el fallo ecuaníme que merece. Sólo recordaremos que la Escuela Naval Militar, evidenciando un arraigado *espíritu de cuerpo*, rindió su tributo de sangre sumando sus esfuerzos al patriótico accionar de la Armada, en defensa de la dignidad nacional y de los ideales republicanos.

Finalizaremos esta etapa, evocando dos episodios altamente reconfortantes y gratos a la argentinidad, porque fueron prueba de una conciencia marítima en marcha. Ello fue la preservación de la corbeta «Uruguay» y de la fragata «Presidente Sarmiento», salvadas del injusto destino que les cupo a las demás que estuvieron al servicio de la Escuela. La «Uruguay», que había asombrado al mundo por su proeza antártica, en 1954 fue reacondicionada y destinada a buque museo de la Escuela. Más tarde, por decreto N° 3968 de 1967, es declarada monumento nacional. La «Presidente Sarmiento», que paseó nuestro pabellón por los siete mares del orbe, llevando a su bordo la represen-

tación del acervo cultural patrio, fue declarada por resolución ministerial en 1961 buque museo y por decreto N° 5589 de 1962, monumento nacional.

Veteranos veleros donde se forjaron *azules guardiamarinas* y *rudos marineros*, hermanados en la historia, símbolos vivos de un pasado pleno de gestas venerandas, recordarán a las generaciones futuras nuestras honrosas tradiciones navales.

Reflexiones

La dura vida de mar, más el incesante trashumar, los locales inadecuados y carentes de comodidades elementales que caracterizaron a las primeras décadas de vida de la Escuela, distaban mucho de ser un incentivo para su ingreso. Sólo una gran vocación impulsó a los jóvenes que ingresaron en esos hoy ya lejanos días. Muchos quedaron en el camino. Solamente triunfaron aquellos que, además de asistirlos una arraigada vocación, alentaban nobles ideales, férreo carácter y firme voluntad de ser. Luego las aulas vigorizarían su talento y forjarían su temple. Por eso es no sólo interesante, sino también aleccionador, conocer cómo era ese mundo interior que dio personalidad propia a esas generaciones, que dejaron huella imborrable de su paso. Y para ello, nada más ilustrativo que transcribir estas elocuentes reflexiones que, como gentil legado, nos dejara el contraalmirante José Moneta.

Todo ser humano experimenta una sensación de placer al gobernar o dirigir cualquier mecanismo que lo transporte de un lugar a otro. (...) Del mismo modo el comando de un buque, al hacer percibir que grandes fuerzas que actúan en velas o hélices obedecen a quien las dirige desde el puente, tiene forzosamente que producir una inevitable

Escuela Naval Militar. Desde 1942, Río Santiago



satisfacción que va unida a la angustia inherente a la responsabilidad. (...) En eso estriba la diferencia entre el comando de fuerzas del ejército con el de los buques de la marina militar. (...) El íntimo deleite y noble orgullo, sin ridícula vanidad, que puede sentir el oficial o jefe al marchar al frente y saber que le obedecen 10, 100, 1.000 ó más soldados, es muy diferente al del comandante en la marina pues, teniendo éste a sus órdenes el mismo número de hombres, según su rango y puesto, en su ánimo predominarán, aunque no lo quiera, más constante e intensamente, los caballos de fuerza de sus máquinas, el acertado empleo del timón y las órdenes de maniobra en la oportunidad debida.

Y en otro orden de sensaciones: Situarse en el castillo bien a proa y si es posible acostarse en las redes del bauprés, cuando el barco navega con viento a un largo y todas sus velas desplegadas; contemplar desde allí las figuras convexas de lo blanco de las lonas que contrastan con sus sombras proyectadas en las otras velas; observar la tirantez de los cabos que trabajan impulsando a la nave; si es de noche y con luna, extasiarse ante toda esa belleza, siguiendo con la vista a las perillas de los palos que, en su inquieto vaivén, trazan caprichosos dibujos sobre el cielo estrellado; sentir y apreciar el constante murmullo de las olas próximas, acentuado cada vez que la roda se sumerge y aumenta los bigotes de la espuma; llegar a suponer que todo ese conjunto de material y tripulantes tienen un solo espíritu y una vida propia; y admitir que tal conquista grandiosa de un elemento ajeno al hombre, es sólo por voluntad de Dios, que le hace percibir al mismo tiempo su pequeñez y la del buque ante la inmensidad del océano; todo esto es lo que al experimentarlo, va formando y forma el alma del marino. El que no haya sentido esas impresiones no puede llamarse tal, por más uniforme que vista y más fórmulas que sepa. [...] Es una profesión que requiere cierto romanticismo...

Así pensaban y sentían aquellos caballeros del mar que consagraron sus vidas al servicio de la Marina y que, actuando en el difícil período de transformación, lo hicieron con honor, patriotismo y genuino señorío.

Cien años han pasado...

Y hoy, nuestra Escuela Naval Militar que protagonizó dignamente un siglo de fecunda transformación, brindando savia nutrición a las filas de la Armada, recibe el homenaje que con unción y orgullo le rinde la argentinidad en su primer centenario.

FUENTES CONSULTADAS

- Archivo General de la Nación.
- “Boletín del Centro Naval”: números varios.
- Departamento de Estudios Históricos Navales.
- “Revista de la Liga Naval”, mayo de 1964.
- Registro de la Escuela Naval Militar, año 1915.

- ACHERNAR: “Boletín del Centro Naval”, N° 481, 1930.
- ABAD DE SANTILLÁN, DIEGO: *Historia argentina*.
- AZEVEDO, RAÚL DE: *Los viajes de la «Sarmiento» (1899-1931)*.
- BEASCOECHEA, MARIANO: *La novela del mar*.
- BURZIO, HUMBERTO F.: *Historia de la Escuela Naval Militar*.
- CABRAL, LUIS D.: *Anales de la marina de guerra*.
- CELERY, ARTURO: *Promociones egresadas de la Escuela Naval Militar (1879-1942)*.
- CAILLET BOIS, TEODORO: *Ensayo de historia naval argentina*.
- DESTÉFANI, LAURIO H.: *Famosos veleros argentinos*.
- DÍAZ, ADOLFO M.: SU archivo.
- MARTÍN, JUAN A.: *Viaje de instrucción de la corbeta «La Argentina» a Chile y Perú*, “Boletín del Centro Naval” N° 613, 1953.
- MERLO FLORES, LUIS F.: *Lobos de mar*.
- MONETA, JOSÉ: *Recuerdos de un marino*.
- NAPAL, DIONISIO R.: *El comodoro Martín Rivadavia*.
- PAYRÓ, ROBERTO J.: *La Australia Argentina*.
- PEFFABET, JUAN I.: *Viajes de instrucción*.
- PICCIRILLI, RICARDO: *Lecciones de historia naval argentina*.
- PICCIRILLI, RICARDO Y GIANFLO, LEONCIO: *Biografías navales*.
- RATTO, HÉCTOR R.: *Hombres de mar en la historia argentina*.



CLODOMIRO URTUBEY
en el
Colegio Naval Militar
de España

Por el Capitán de Fragata
CARLOS D. ROJO

A veces la vida nos proporciona ocasiones únicas de satisfacción personal a través de un acto tan sencillo como la entrega de un libro muypreciado a un amigo dilecto. Tal es lo que me ha ocurrido en estos días cuando con orgullo —pero con marcada nostalgia— entregué al Director de la Escuela Naval un ejemplar del libro titulado “Cours de Navigation et d’Hydrographie”, escrito hace algo más de cien años por E. P. Dubois, ex oficial de Marina, profesor de hidrografía y encargado de un curso de astronomía y de navegación en la entonces Escuela Naval Imperial de Francia.

La razón de mi satisfacción reside en que ese ejemplar le fuera otorgado como premio al subteniente de la Marina Argentina don Clodomiro Urtubey y de la Rosa —luego primer director de nuestra Escuela Naval— al graduarse en el muy noble Colegio Naval Militar de España.

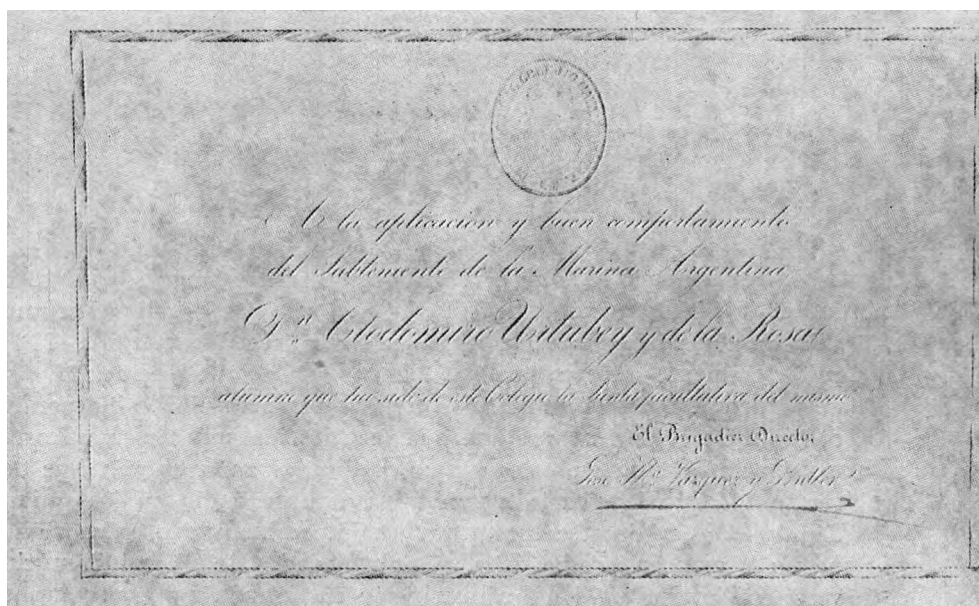
En su muy completo trabajo biográfico sobre el comodoro Urtubey, nos cuentan el capitán Destéfani y el Dr. Quartaruolo, en forma detallada, acerca de la singular distinción acordada al joven porteño al ser admitido en ese famoso colegio, reservado por entonces a los vastagos de la nobleza española y crisol donde se forjaron tantos brillantes jefes navales.

Mencionan también los autores citados la falta de documentos que se refieran a la actuación de Urtubey en su paso por las aulas del Colegio. Me cabe ahora la suerte de completar la información reunida por los historiadores y al mismo tiempo restituir al acervo histórico y al lugar donde legítimamente pertenece —la Escuela Naval— este valioso libro que me acompañó por cerca de treinta años.

Entre los años 1943 y 1944, mi padre, bibliófilo apasionado e investigador insaciable de nuestro pasado, encuentra un día en una vieja librería este libro que me obsequió para mi incipiente biblioteca profesional. Desde entonces, ha ocupado un lugar de privilegio en ella y cuando, con motivo de mi retiro de la Armada, envié la mayor parte

de mi biblioteca al Servicio de Informaciones Navales, retuve el libro que fuera de Urtubey pues esa separación hubiera agravado el desgarrón que voluntariamente me infligía por una de esas decisiones que a veces los humanos adoptamos cuando el espíritu flaquea.

Pero vayamos ahora al famoso libro. Se nos presenta lujosamente encuadernado en cuero rojo. No es grande ni pequeño; se trata de un volumen *in octavo*. El lomo, sobrio, lleva sólo las palabras “Dubois” y “Navigation”. La tapa, en cambio, ya nos dice de la importancia del volumen. Dentro de una guarda dorada vemos el escudo de la corona española y las palabras “Premio del Colegio Naval Militar” también en dorado. Pero es al abrirlo donde encontramos el testimonio fundamental. Adherido a la retiración de la tapa hay un pequeño diploma en el cual, bajo un sello ovalado que ostenta también el escudo real y las palabras “Director del Colegio Naval Militar”, se puede leer, en hermosa cursiva: “A la aplicación y buen comportamiento del Subteniente de la Marina Argentina, Dn. Clodomiro Urtubey y de la Rosa alumno que ha sido de este Colegio, la Junta facultativa del mismo” y la firma “El Brigadier Director José M^a Vázquez y Butler”. Esta firma parece escrita por la misma mano que escribió todo el diploma; sólo una rúbrica sencilla, con otra tinta, personaliza el diploma, que fue litografiado, como dice en el borde inferior izquierdo, en la Lit. Alemana, Murguía 23, Cádiz. En la contratapa se repite la guarda dorada de la tapa y dentro de un ornado dibujo las letras C. U., iniciales del aplicado joven porteño.





El texto del libro, que ocupa 660 abigarradas páginas, más 18 de índice y una de erratas, fue editado en París por “Arthus Bertrand, Editeur, Librairie Maritime et Scientifique, rue Hautefeuille, 21” y cuidadosamente impreso por “E. Thenot et Co., rue Racine, 26, près de l’Odeon”. Es un completísimo tratado de navegación e hidrografía, con innumerables grabados que muestran los instrumentos náuticos de esa época, prácticamente los mismos utilizados hasta ahora, si se descartan los que la ciencia electrónica ha incorporado en las últimas décadas. Sus páginas se encuentran en impecable estado, salvo alguna pequeña mancha producida por la humedad. He recorrido muchas veces esas páginas y la única inscripción encontrada y que por supues-

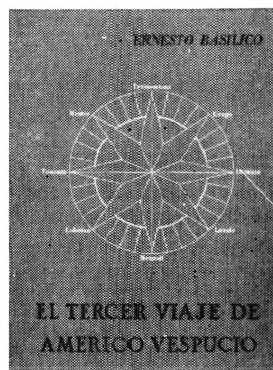
to permanece, es la palabra “Vitácora” escrita en lápiz en la página 9 encima de la palabra “habitable”, subtítulo que encabeza la descripción de este instrumento. ¿Escribiría Urtubey esa palabra? Pensemos que fue así y que ella permanece como testimonio de sus estudios.

Me imagino que este libro acompañaría a su dueño por muchos años. Quiero creer que él se encontraba al alcance de su mano en su camarote del «General Brown», cuando con emoción puso en marcha a nuestra Escuela Naval Militar, a la que con su espíritu visionario vería emular en el futuro a su antiguo Colegio de Cádiz, forjador de caballeros del mar y de profesionales avezados.

Urtubey falleció en Inglaterra el 30 de agosto de 1902. Ahora, a 70 años de su muerte, y al cumplirse el centenario de la fundación de la Escuela Naval, el testimonio de su aplicación y buen comportamiento pasará en custodia a nuestra Escuela.

Como lo expresé al comienzo, ello será un pequeño desgarrón, pero ampliamente compensado por la satisfacción que importa el saber que desde ahora ocupará un lugar permanente y de honor bajo el techo de la Escuela que él propusiera al presidente Sarmiento, apoyándose en la experiencia vivida en las aulas del Colegio de Cádiz.

ERNESTO



BASILICO

EL TERCER VIAJE DE AMERICO VESPUCCIO

**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: \$ 4,60**

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. 125



ESPIRITU DE BUQUE

Por el
Capitán de Fragata
PEDRO C. FLORIDO

Contrariamente al letrero que suele preceder a algunas películas, diremos que los hechos que refiere el presente relato son ciertos y verídicos, de modo que, lejos de pertenecer al dominio de la ficción, forman parte todavía de los recuerdos de viejos marinos que aún viven y pueden dar fe.

También diremos, bajo juramento, que el primer ejemplar del manuscrito desapareció misteriosamente del escritorio del encargado, señor Jesús Martínez, y no ha podido volverse a encontrar a pesar de una intensa búsqueda que no dejó armario ni gaveta sin revolver.

La campanilla del teléfono sonó intempestiva y estridente en el cuarto de guardia del acorazado, haciendo dar un respingo involuntario al joven alférez que, cumpliendo con sus funciones de oficial de guardia, paseaba su aburrimiento a grandes pasos por la cubierta del buque confiado a su custodia.

Era una serena, cálida y oscura noche de un quince de marzo del año mil novecientos treinta y ... tantos en que, estando el acorazado amarrado al muelle de la base naval, se cubría, tal como lo disponen los reglamentos de la Armada, la tediosa y rutinaria guardia “de 0 a 4”.

Guardia ésta en que, en puerto y a esas horas, nunca o rara vez sucede algo extraordinario, y en la que los segundos parecen minutos, los minutos horas y las horas siglos, esperando la llegada del relevo.

Sin pensarlo y por un acto reflejo, el oficial de guardia descolgó el auricular del teléfono externo, pues, estando en puerto, es el que siempre llama al buque por cuestiones de servicio.

Pero esta vez se equivocó, pues la campanilla seguía repiqueteando, reclamando su atención.

El llamado provenía de un teléfono interno del buque, el cual ligaba al cuarto de guardia con los innumerables servicios, locales y estaciones del formidable acorazado que, con sus doce cañones de grueso calibre y sus 30.000 toneladas de desplazamiento, constituía el orgullo de sus mil tripulantes y era poderoso bastión del poder naval argentino.

Presto atendió al llamado, no sin cierta sorpresa, y entonces se entabló el siguiente diálogo:

—Oficial de guardia atiende —dijo nuestro alférez.

—Aquí cabo Fulano, de guardia en compartimiento dinamos, tablero de distribución.

Y luego de una corta pausa agregó:

—Señor, llamo para darle parte de que el señor comandante acaba de pasar, recorriendo el compartimiento.

El oficial de guardia quedó desconcertado, pero reaccionando preguntó:

—¿Cómo dijo, cabo? ¿Quiere repetir?

El cabo repitió la información anterior y ante nuevas dudas de su interlocutor agregó:

—Segurísimo, señor, el señor comandante estuvo aquí hará uno o dos minutos y luego se retiró.

Instintivamente el oficial de guardia verificó la hora. Las dos y media de la madrugada, pero no podía concebir, ni por lo tanto aceptar, la exactitud y veracidad del parte recibido. El comandante se había retirado del buque a las 18.30 de la tarde anterior y no había regresado al mismo.

Lo que de él se sabía era que se encontraba en su domicilio en la Base y así constaba en el “Libro de Guardia” que, de puño y letra, llevan personalmente los oficiales de guardia.

Intrigado, y aún con el convencimiento de que el cabo se había dormido y hasta soñado en su guardia en dínamos, llamó al suboficial que cumplía funciones como “ayudante de guardia” y le ordenó fuese al compartimiento de dínamos (tablero de distribución) situado en la tercera cubierta y al centro del buque, y le trajera la máxima información sobre aquel “parte” tan descabellado.

Sólo habrían transcurrido dos o tres minutos desde que se fuera el suboficial ayudante de guardia, cuando nuevamente volvió a repiquetear la campanilla del teléfono interno.

Nuestro joven alférez alzó el tubo y esta vez quien llamaba era el “imaginaria” del sollado 12, ubicado cerca y en la cubierta inmediata superior de donde se halla el compartimiento de dínamos y cuyo acceso mediante una bajada y porta estanca, se encuentra precisamente en ese sollado.

Con voz trémula y poco segura, como cuadra a un conscripto impresionado por algún acontecimiento o hecho extraordinario y careciendo, lo que es lógico, del aplomo necesario, dijo una vez que fue atendido por el oficial de guardia:

—Señor, llamo para darle parte de que el señor comandante recién acaba de pasar por el sollado y siguió hacia proa.

—¿Cómo dice? ¿Que el señor comandante estuvo allí? ¿Está seguro? ¿No se habrá confundido?

El conscripto ratificó todo lo dicho anteriormente y luego, a indicación de su superior, cortó la comunicación.

Nuestro oficial se desconcertó nuevamente y ahora ya no sabía que pensar. No era posible ni juicioso que dos hombres, tan separados entre sí, se durmieran al mismo tiempo y soñaran ambos con el comandante, el cual no estaba a bordo.

¿O sí lo estaba y él no lo sabía o no lo había visto entrar?

Lo primero podía ser posible pero no probable, pero de lo último estaba absolutamente seguro. Durante su guardia no había entrado al buque.

Mientras pensaba y repensaba sobre los extraños “paites” recibidos, se le presentó el suboficial ayudante de guardia a fin de dar a su vez “parte” de su cometido.

Le informó que electivamente, estando el cabo Fulano en el tablero de distribución, vio descender por la escala de acceso al señor comandante, quien luego de recorrer en silencio el local y sin siquiera mirarlo se retiró por la escala que tiene salida al sollado 12.

Que el cabo Fulano sólo atinó a saludar militarmente al comandante y cuando se dispuso a presentarse, como es norma reglamentaria, para darle parte de las “Novedades” de su guardia, el comandante se fue, tan silenciosamente como había entrado.

Agregó el suboficial que interrogó al cabo acerca de si conocía personalmente al señor comandante y que le respondió que no, pues sólo hacía poco más de un mes que estaba destinado a bordo y que no había tenido ocasión para ello.

Que se imaginó que quien recorría el compartimiento debía ser el señor comandante, pues ostentaba los cuatro galones de oro que simbolizaban su jerarquía de capitán de navío, grado éste que acredita a todo comandante de acorazado o crucero. Pero lo que “sí” le llamó poderosamente la atención, era que el comandante no llevase puesto el saco naval reglamentario, sino una especie de levita que él no había visto todavía dentro de los uniformes reglamentarios y en uso en la Marina. Que de inmediato llamó al “cuarto de guardia” para dar parte de lo ocurrido. Que nada más pudo obtener del cabo Fulano, el cual estaba atento y despabilado cuando llegó al compartimiento de dínamos, lo cual descartaba que se hubiese quedado dormido en su guardia.

En circunstancias en que el suboficial terminaba de exponer estos datos, volvió a sonar, vibrante, la campanilla del teléfono interno. Esta vez el alférez se precipitó al teléfono.

Quien llamaba era el mozo de guardia de la repostería de oficiales, para informar a la guardia que recién acababa de pasar por el pasadizo que da acceso a la cámara de oficiales el señor comandante, el cual vestía un raro uniforme azul, parecido a una levita, sobre la cual y en ambas mangas, nítidamente se destacaban los cuatro galones de oro.

Ante otras preguntas de nuestro alférez, el mozo agregó que el señor comandante pasó muy rápido y en silencio, y que sin mirarlo ni detenerse cruzó la cámara de oficiales y luego se alejó tomando el pasadizo opuesto, o sea el de la banda de estribor.

Que no alcanzó a verlo bien pues él estaba ocupado haciendo café y, además, como es lo reglamentario, sólo estaban encendidas las luces azules de sueño, lo cual no permite ver con mucha claridad.

Finalizado su informe, el mozo cortó la comunicación.

Como la cámara de oficiales del acorazado se encuentra en una cubierta inferior, pero bastante próxima al “cuarto de guardia”, el alférez dejó momentáneamente en su lugar al suboficial ayudante de guardia y se lanzó, valga la expresión, escalas abajo hacia la repostería de oficiales.

¿Qué estaba ocurriendo a bordo? ¿Cómo era posible que el comandante recorriera el buque sin avisarle previamente a él, en su condición de oficial de guardia, que es lo que se estila en estos casos, para que lo acompañara en su recorrida? Pero ¿estaba a bordo el comandante?

Mientras vanamente trataba de encontrar una respuesta llegó a la repostería, donde encontró al conscripto que hacía las veces de mozo de guardia, algo intranquilo, pero sí muy seguro de lo que había visto e informado a la guardia.

De lo que en cambio no estaba muy seguro era de haberlo reconocido al señor comandante, dado que todo había sido muy rápido, con muy poca luz, y sobre todo por lo sorpresivo de una recorrida a semejante hora. Cuando reaccionó, el señor comandante ya se alejaba.

Insistió el mozo en afirmar que el señor comandante lucía un uniforme que él no conocía y que era parecido al que usan los oficiales de la plana mayor para las grandes ceremonias y fiestas patrias.

El alférez no preguntó nada más y siguiendo el camino más corto, cruzando casi a la carrera pasadizos y sollados y trepando escalas, se dirigió hacia los alojamientos del comandante.

Poco antes de llegar al mismo y al dejar el último sollado que tenía en su camino, al enfrentarse con el cuadrado S.S.B.B. de la artillería secundaria, el “imaginaria” de guardia en ese lugar, como adivinando sus intenciones, lo saludó militarmente al tiempo que le decía:

—Señor, por allí va el señor comandante. Recién pasó.

El alférez ahora corría a la máxima velocidad que le permitía la intrincada distribución interna del acorazado.

Pronto saldría de dudas y podría desalojar de su mente la confusión de ideas que lo abrumaba en esos momentos.

Casi sin aliento llegó hasta el pasadizo de la cámara de jefes, desde

donde, poco antes de llegar a la escala que da acceso a cubierta superior, creyó percibir que la cortina marrón que separaba el pasadizo del alojamiento del comandante se corría como si alguien, que recién acabara de entrar, resolviese cerrar la misma.

Pero como todo ese lugar estaba apenas iluminado por las luces azules de sueño o sigilosas, pudo haberle parecido que la cortina se corría, sugestionado por los acontecimientos sucedidos.

De todas maneras detuvo su carrera, mientras arreglaba su uniforme para recomponer su apostura militar, algo maltrecha por la carrera realizada y de paso para descansar un poco, dado que su respiración era agitada, casi jadeante, por el esfuerzo que había hecho para tratar de alcanzar al comandante, que ahora sí estaba seguro se hallaba a bordo.

Luego de pasar una prolija inspección visual y satisfecho del resultado de la misma, se acercó hasta frente a la cortina y en voz alta dijo:

—Parte para el señor comandante...

Nadie le contestó. Nuevamente, pero alzando aún más la voz, volvió a repetir la convencional frase anterior. Tampoco nadie le contestó y el silencio sólo fue quebrado por su propia voz y su aliento entrecortado.

Se quedó azorado y desconcertado, pero era imperioso salir de dudas de inmediato, por lo cual, levantando aún más la voz dijo:

—Permiso, señor comandante — y obrando en consecuencia, corrió suavemente la cortina y entró.

La habitación destinada a escritorio, el camarote y el comedor íntimo del comandante, se encontraban totalmente a oscuras y en absoluto silencio.

Un silencio denso, tangible y material, envolvía todo ese ambiente, en el cual nada veía, pues estaba en tinieblas.

Un silencio extraño, raro, viscoso, pletórico de angustias y de suspense reinaba allí. Un silencio casi religioso. Un silencio que se oía.

Nuestro alférez, alelado y absorto, sintió de pronto frío, un frío glacial que estremeció su cuerpo, secando en un instante las perlas de sudor que orlaban su frente y humedecían sus axilas.

Sólo se escuchaba, acompasado y quedo, el isócrono tictac de un reloj de mamparo, incapaz de romper el profundo silencio que allí había.

A tientas, con mano vacilante y por instinto, recorrió la *boiserie* que ornamentaba el salón-escritorio, en busca de la llave de luz, que encontró en seguida. Confortado por ello, le dio vuelta.

Una luz blanca y brillante iluminó a pleno el austero alojamiento y llegó hasta sus últimos rincones.

Nada ni nadie. Todo en perfecto orden y en su sitio y haciendo de marco a tal escena, ese hondo silencio y esa desagradable sensación de frío que allí se percibía.

Erizada la piel de nuestro alférez, ante la sinrazón de lo ocurrido, resolvió retirarse, no acertando a darse explicación alguna.

Lo hizo de puntillas, sin causa aparente que así se lo exigiese.

¿Por qué tanto sigilo? Misterios que la mente humana no alcanza a descifrar.

Temblando regresó al cuarto de guardia y allí, con voz poco serena, contóle al suboficial todo lo acaecido.

Todas fueron conjeturas o hipótesis muy vagas, pero nada en serio se pudo concretar.

Pálidos, inquietos y nerviosos, sin atreverse a sostenerse las miradas, porque quizá los ojos preguntaban lo que la boca no podía explicar, se armaron de pistola y recorrieron por entero el buque. No vieron ni oyeron nada. Ninguno de los apostados dijo haber tenido novedades durante el resto de la guardia.

Quando regresaron al “cuarto de guardia”, hacía más de una hora que estaban sus relevos, a quienes enteraron de todo lo ocurrido. El buque continuaba, ahora, viviendo su rutina.

Al día siguiente y a primera hora comenzó la investigación de los hechos relatados, realizada ésta por un jefe y en presencia del señor segundo comandante. El acorazado hervía de relatos, de cuentos y temores.

Todos los “intervenientes” fueron interrogados exhaustivamente y se ratificaron en sus dichos, confirmando lo visto e informado durante sus respectivas guardias.

No se llegó absolutamente a nada. La investigación se cerró y ninguna causa o razón pudo explicar los hechos acaecidos durante esa tediosa y rutinaria guardia, pero, esa noche del 15, tan movida.

Ninguno de los declarantes y testigos pudo describir exactamente las facciones de aquel oficial superior, ya sea por la rapidez de su pasaje, como por la escasa iluminación reinante y en todo caso por la nerviosidad que siempre hace presa de todo el personal subalterno ante la presencia imprevista del comandante, sobre todo si son marineros o conscriptos.

Finalizada la investigación, todos los declarantes, inclusive nuestro alférez, concurrieron a la cámara del señor comandante del acorazado, quien quería verlos y conversar con ellos.

Pacientemente los escuchó, les luyo algunas preguntas sin importancia y luego les dijo que podían retirarse de su cámara.

En la misma existía, por orden cronológico, una galería de fotografías de todos aquellos que alguna vez fueron comandantes del acorazado, desde su incorporación al país y a la Marina.

Al retirarse, el cabo que había estado de guardia en los dinamos, se detuvo de golpe ante una de esas fotografías, dando muestras de asombro y extrañeza.

Preguntado por el comandante sobre la razón de su expectante actitud, el cabo díjole:

—Ese señor de la foto tiene bastante parecido con el oficial superior que recorría el compartimiento durante mi guardia, y cosa curiosa, el uniforme que viste es también bastante parecido al que llevaba ese señor.

Más o menos lo mismo dijo el conscripto que estaba de guardia en la repostería de oficiales, agregando que el parecido era notable.

Sorprendido, pero sin dejar de sonreír, el comandante actual les aclaró que esa fotografía pertenecía al capitán de navío Zeta, el cual había ejercido el comando del buque allá por los años mil novecientos veintitantos.

Que hacía tiempo se encontraba retirado de la Armada y que en ocasión de tomársele esa fotografía, lucía el uniforme reglamentario para aquella época y que, después de varios años, fue reemplazado por el saco naval actual.

Los hechos relatados fueron durante mucho tiempo un tema apasionante en todas las cámaras, camaretas y sollados de la escuadra. Cada uno daba su opinión y versión de los mismos e intentaba una explicación, al punto rebatida o puesta en tela de juicio.

Poco a poco el tema fue perdiendo actualidad, reemplazado por otros más candentes o importantes, y al cabo de algunos meses fue relegado al olvido y sólo ocasionalmente se lo volvía a mencionar.

El día 20 de diciembre de ese mismo año se recibió a bordo del acorazado una carta orlada de luto expedida en Francia y acompañada por un prolijo paquete. Todo ello destinado al comandante, quien abrió el paquetito en su camarote y se dispuso a leer la carta.

El envoltorio contenía antiguos y amarillentos documentos relacionados con el buque, y de ninguna importancia.

También contenía dos condecoraciones y las cintas correspondientes.

La esquela, escrita con letra menuda y frágil, estaba fechada cuatro meses antes y provenía de Burdeos.

La carta, luego de una serie de frases convencionales de estilo, decía así:

“...mi esposo, el extinto capitán de navío Zeta, poco antes de entregar su alma a Dios, lo cual ocurrió a las dos y treinta de la madrugada del día 15 de marzo del corriente año, en sus últimos momentos de lucidez, me rogó hiciera llegar al actual comandante de ese acorazado (de allí la razón de estas líneas), esas dos condecoraciones y otros documentos oficiales, cuya importancia desconozco, pues deseaba que los mismos fueran hechos llegar a ese buque, al cual tanto amó y en donde, según me decía, cumplió su comando más honroso en el año mil novecientos veintitantos.

” Puedo dar fe, señor comandante, de qué manera quedaron impresos en la vida de mi extinto esposo los gratos momentos que pasara en sus cubiertas y que fueron su mejor bagaje de recuerdos que lo acompañaron desde su retiro de la Armada y cuando, por cuestiones de familia, debió radicarse en Francia desde pocos años después.

” Poco después me pidió le trajera su vieja levita, seguramente ya en desuso en la Marina, y me hizo prometer que, al fallecer, fuera vestido con ella y no con la clásica mortaja.

” Así lo hice, cumpliendo su postrer deseo y ello compensó, en cierto modo, la carencia de una bandera argentina para cubrir sus restos, pues aquí en Burdeos no se la pudo conseguir y descendió a su última morada vistiendo el honroso uniforme de los marinos de la Patria.

” Muy poco después entró en agonía. En su desvarío y escasos minutos antes de fallecer, comenzó a pronunciar palabras y frases sueltas, sin aparente ilación entre sí y que no pude comprender en su verdadero significado, pues repetía cosas como éstas: «Debo pasar la recorrida» ... «sí, la recorrida» ... «todo el buque» ... y otras palabras de a bordo que ahora no recuerdo.

” Instantes antes de expirar dijo: ... «el oficial de guardia, sí, en mi cámara».

” Luego se fue quedando como dormido y su rostro contraído se fue distendiendo en un gesto de gran placidez, lo cual me reconfortó en mi dolor, aún no superado.

” Suya afectísima.

” *Lucía R. viuda de Zeta.*”



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: \$ 4,50.



LOGÍSTICA Y SEGURIDAD

**Por el Capitán de Corbeta Contador
HÉCTOR JORGE LAUCIRICA**

Partiendo del enunciado de tres principios cuyo análisis se encuentra en el dominio logístico militar se ha incursionado en el terreno de lo político, económico e industrial en el plano nacional, pero vinculando todo con la seguridad.

En el desarrollo del tema se puntualiza el nivel de algunas responsabilidades y su alcance, y se analizan algunos aspectos y situaciones para facilitar —a juicio del autor— la comprensión del problema relacionado con la seguridad nacional.

Mucha agua ha corrido hasta nuestros días, desde el momento en que el hombre decidió enfrentar a sus semejantes en forma organizada, de una manera que la historia bautizó como guerra.

Esta decisión, cuya motivación no analizaremos, en muchos casos no estuvo respaldada adecuadamente, o bien no se evaluó en forma apropiada el propio respaldo bélico en comparación con el del rival de turno. Millares de enfrentamientos armados a través de su existencia, justifican además de lo del rival de turno, un entrenamiento bastante intenso y una experiencia acumulada en siglos de infatigable batallar. En las últimas 55 centurias¹ pueden contarse sólo 270 años en los que el mundo no ha visto ninguna guerra de cierta significación.

Preocupado siempre por las derrotas sufridas, pero incentivado al mismo tiempo por la ayuda de medios destructivos cada vez más eficaces, va llegando el momento en que el hombre deberá decidir si es necesario morir guerreando para poder sobrevivir, o si para ello deberá dejar de guerrear, abandonando lo que parece ser su estado natural.

Mientras dicho momento, cada vez más cercano y terriblemente incierto, se aproxima, existe una realidad que no puede eludir, y que lo que se llama civilización le ha dado como herencia de nuestros días. La defensa propia, la de lo conquistado, o la de aquello que otros no pueden resguardar y que es necesario preservar para propia seguridad, obliga a todos los países a enfrentar un dilema de hierro:

— Tratar de desarrollar una organización cuyo poderío disuasivo se manifieste en forma real y potencial, o bien

¹ Información obtenida del *National Security Seminar, 1969-1970*.

NOTA DEL AUTOR: LOS ejemplos que se mencionan en este artículo sólo tienen la finalidad de ilustrar o confirmar algunas apreciaciones, y tanto éstas como los comentarios, en ningún caso implican crítica o juicio a hechos pasados o presentes.

- alinearse detrás de los poderosos que coincidentemente postulan principios similares a los propios, soportando una seudoprotección y subordinando su grandeza, como contrapartida de una ayuda, hipotética en muchos casos.

Si bien puede pensarse que todos aspiran a la primera alternativa, a poco que se analice cómo puede llegar a lograrse, surge la primera limitación, dada por la capacidad potencial del país desde el punto de vista de sus recursos naturales y de su desarrollo industrial. Sin embargo, no es menos cierto que hay casos en que, a pesar de la exigüidad de algunos de los primeros, se han logrado resultados espectaculares: Japón es un buen ejemplo.

Así planteado el tema, se intentará el análisis de algunos principios desde un plano logístico-militar—nacional, los que debidamente desarrollados posteriormente, se estima posibilitarían, en caso de producirse una situación bélica, enfrentar a ésta con probabilidad de éxito. Dichos principios ², formulados como consecuencia del estudio y análisis de los conflictos armados a través de los años, son los siguientes:

1. El principio del equipamiento bélico.
2. El principio de la producción.
3. El principio de la distribución.

El principio del equipamiento bélico

Una organización militar eficiente puede definirse como aquella capaz de obtener los resultados que se le han fijado, con el menor costo posible, medido en pérdidas de vidas y materiales. Pero una de las condiciones que hace eficiente a la organización, es la posesión de medios adecuados. Así como es sencillo escribir estas palabras, es difícil llegar a su realización. En muchos casos, esta aspiración puede estar lindante con el sacrificio de toda una nación, y para otros países puede ser simplemente imposible.

Es conveniente insistir en que la referencia está hecha con respecto a los recursos materiales, pero sin dejar por esto de reconocer el aspecto humano y el de la conducción, los que no se considerarán en el presente análisis.

La decisión de dotar a la organización de los medios necesarios —armamento— que permitan afrontar con éxito situaciones bélicas determinadas, está supeditada en primer término a la probable concepción conflictiva que puede esperar o en que se pueda hallar un país. Ésta será consecuencia del enfrentamiento de objetivos políticos contrapues-

² Coronel (R) USA STOCKBRIDGE H. BARKER: "Revista de Publicaciones Navales", N° 579.

tos o encontrados, cuya solución no se vislumbre en forma conciliatoria entre las naciones involucradas, y de la agresividad de las políticas nacionales para alcanzar esos objetivos. El análisis de dicha situación conducirá a la formulación de hipótesis de guerra, y el desarrollo de éstas dará lugar a la planificación ofensiva o defensiva, según se determine. Las proposiciones que surjan de dicha planificación deberán serlo con prescindencia absoluta del factor económico; la seguridad no puede admitir consideraciones, contemplaciones, ni dilaciones en quienes, en el orden exclusivamente militar, tienen, en épocas de paz, la obligación profesional de prever y encarar una probable situación conflictiva.

Tocará al máximo ejecutivo de un país, con el asesoramiento que estime necesario, afrontar la responsabilidad de dar curso a las proposiciones para adoptar alguna de las alternativas —que podrá requerir o podrán haber sido formuladas simultáneamente con las proposiciones iniciales—, en caso que la coyuntura económica, manifiesta y evidentemente desfavorable, no permita las primeras.

En el planeamiento citado, se indicarán los medios que deben desarrollarse. No obstante parecer obvio, nos detendremos para señalar las consecuencias negativas que puede acarrear un sobredimensionamiento del equipamiento bélico, tendencia a la que teóricamente puede llegarse con cierta facilidad cuando no se cuenta con una apreciación correcta del poder del probable enemigo. La primera de ellas es una inversión innecesaria, no en el sentido de inútil, sino en la relación efectividad-costos, proveniente de un gasto mayor. Sigue a ésta el aspecto económico: si con 10 era suficiente y compramos o producimos por valor de 15, hemos dejado de destinar 5 para otra finalidad que, es seguro se ha resentido, y al hablar de finalidad, nos podemos referir tanto a salud pública como a educación, suponiendo que todas las áreas militares hayan sido cubiertas a satisfacción. A continuación vendrán los gastos de operación y mantenimiento, stock de repuestos, personal necesario, etc., para esos 5 de más, generándose lo que Eccles llama “la bola de nieve logística”, con su secuela económica inmediata: un gasto mayor, una vez más. Todo ello puede seguir agravándose, si un medio bélico nuevo torna anticuado lo que teníamos por valor de 15, y deseamos reemplazarlo en la misma proporción.

Otro tipo de “sobredimensionamiento”, pero de características especiales, es el relacionado con el “material anticuado”, y es el resultante de pretender sostener el factor psicológico manteniendo en servicio, sin fundamento rigurosamente bélico, un material que ha superado sus posibilidades de vida útil. Este proceso da lugar a gastos sobre elementos que no sirven, gastos que aumentarán a medida que envejezca más el material; pero el perjuicio más grave estriba en que se

estructurarán planes operativos con medios que no estarán en condiciones de cumplirlos.

Los planes de equipamiento y reposición deben haberse formulado con la plena y total certeza de que, en esos momentos y de acuerdo con las investigaciones y el estado de la tecnología en el orden mundial, aseguren un razonable plazo de utilización efectiva. Lo expuesto es día a día una realidad tangible, derivada del tremendo avance tecnológico, que convierte en obsoletos a equipos que en algunos casos apenas han llegado a la etapa de ensayo. Cuando nuestro país adquirió dos acorazados, éstos cumplieron durante más de 30 años la finalidad para la que fueron incorporados a la Armada, y parte de su prolongada actividad se debió a que fue posible modificar su sistema de propulsión. Cuando la Armada adquirió su primer portaaviones (con varios años de uso) y el material de vuelo correspondiente, ya no imperaban las mismas condiciones que en 1911, y once años más tarde se vio en la necesidad de reemplazarlo, recurriendo a una unidad remodelada previamente. En este ejemplo se advierten la influencia económica por una parte, y el factor tecnológico por otra.

Cuando la planificación es a largo plazo, el problema tecnológico adquiere características especiales, ya que en nuestros días no debe sorprender que unos pocos medios bélicos, tecnológicamente avanzados, puedan reemplazar y aun superar a otros de mayor número y tamaño, o, lo que es más lamentable aún, eliminarlos de la concepción estratégica de las operaciones militares, al introducir cambios o innovaciones fundamentales.

Pero, por otra parte, el planificador puede encontrarse en la disyuntiva de decidir entre depender de una tecnología foránea, o utilizar la propia, sin ser ésta tan avanzada. Dicho a manera de interrogante: ¿Supedita su planificación a una dependencia del extranjero para obtener los mejores medios bélicos, o decide utilizar los propios, que si bien son tecnológicamente inferiores, pueden ser aptos y además los tiene disponibles, si opta por ellos? ¿O recurre a una combinación de ambos? El análisis de la situación lo obligará a considerar que quizá no siempre podrá obtener los medios cuando son procedentes del exterior, pero podrá contar con los medios de origen nacional en caso de recurrir a éstos, para lo cual deberá fijar previamente el compromiso correspondiente para poseerlos en el número y en el tiempo deseados.

Surge entonces un aspecto muy importante: La investigación y el desarrollo en el orden local de todo lo vinculado al ámbito bélico en lo relacionado con la búsqueda de nuevos materiales, nuevos equipos y nuevas formas de aumentar el rendimiento de los que se posean. Lo expuesto debe ser alentado constantemente, e incluirá fundamentalmente la participación de la actividad privada.

Lo indicado lleva implícita la acción a desarrollar para la captación y retención de quienes se hallen capacitados para este tipo de actividades, y para evitar lo que podría denominarse “vaciamiento intelectual” producido por el éxodo de científicos, técnicos y todos aquellos que evidencien talento, genio o inventiva aplicables en esta área. La atracción que ejerce el exterior está basada no sólo en ofertas económicas tentadoras, sino también en la oportunidad para desarrollar aquellas virtudes.

En lo concerniente a la formulación de “políticas”, si bien es cierto que tienden a alcanzar objetivos encomiables, no es menos cierto que muchas veces sólo quedan en propósitos, o propósitos cumplidos a medias o cuyo cumplimiento, por su lentitud, impide cerrar la brecha con respecto a las necesidades de la realidad. Es preferible una política asequible, con prioridades claras y resultados mensurables o concretos, antes que una manifestación tan ambiciosa de propósitos que por desmesurados sean imposibles de llevar a cabo. El incumplimiento, a través del tiempo, produce frustraciones, pérdida de esfuerzos y desaliento. Se deberá asegurar realmente la continuidad de las tareas emprendidas, tanto mediante la obtención y aplicación ciertas de los fondos necesarios, como con un control acorde con la magnitud de los intereses en juego.

Como consideración final de este punto, y ante la argumentación de que una alianza internacional adecuada es la solución ante un probable enemigo poderoso cuando las posibilidades propias sean limitadas, debe tenerse presente que si alguien se alía con un débil, es porque espera obtener un beneficio en alguna forma. Sería ingenuo pensar que en la forma del beneficio no está la silueta del débil.

El principio de la producción

Estrechamente ligado al anterior, se encuentra el principio de la producción, al que muchos vincularán de inmediato con la economía de guerra, o mejor llamada economía de paz para la guerra. No cabe duda de que ambas se reconocen como pertenecientes a la misma familia.

En efecto, el sostenimiento de una guerra involucra no sólo la posesión y el uso eficiente de los medios de combate, sino la debida reposición de los que como resultado de la lucha se consumen o quedan fuera de acción. Se introduce así una medida de esfuerzo de esa economía de guerra, se fija un “quantum de producción” necesario para sobrellevar la actividad bélica.

Pero, ¿en qué momento y cómo se puede determinar el equilibrio entre la necesidad y el punto máximo de esfuerzo de producción? La

respuesta sería muy difícil de proporcionar, si pretendiéramos encuadrar el problema dentro de esquemas rígidos o matemáticos. Las guerras han demostrado a través del tiempo que rara vez se repiten hechos similares, y la economía, por otra parte, es una ciencia cuyo comportamiento depende de innumerables factores, de los cuales el más importante y variable es el hombre.

Por lo tanto, sólo podrán darse soluciones basadas en apreciaciones de carácter militar, y en posibles resultados esperados según las doctrinas económicas en marcha en un país. La corrección de ambas se evidenciará posteriormente en la realidad del campo de batalla y del campo económico.

En la expresión campo económico se han incluido factores como población —que abarca número, preparación técnica, distribución geográfica y unidad política—, capacidad agrícola, ganadera, industrial, financiera, de transportes y finalmente situación geográfica.

Como se podrá apreciar, hay dos niveles de decisión que deben funcionar en forma separada pero interdependiente. El primero —militar—, afectará al segundo, el económico, y éste a su vez incidirá sobre el primero. Esto ha sido así de inevitable desde que las guerras modernas de fines de siglo pasado y del actual, han dejado de ser conflictos locales para convertirse en “totales”, viéndose afectado también el frente interno.

Para mantener una unidad de conceptos, debemos recordar que en el principio anterior se había señalado que la responsabilidad de aprobar o adoptar los planes formulados en el ámbito militar, estaba radicada en el máximo nivel gubernamental. Una vez aprobados aquéllos, comienza la ejecución de lo relacionado con la planificación en lo referente a la obtención y/o producción de medios bélicos, ejecución que estará ligada íntimamente a la conducción económica general. Pero únicamente con un equilibrio adecuado de ambos factores se podrá sobrellevar la carga que representa producir armamentos en época de paz sin afectar significativamente el medio civil. La intensificación de las explotaciones petrolíferas, carboníferas, extractivas (minerales metálicos y otros) y energéticas, y el fomento y desarrollo de industrias manufactureras con aptitud para convertir su producción normal de épocas de paz en elementos bélicos en caso de guerra, son dos aspectos fundamentales en dicho equilibrio.

Otra faz del problema que juega con lo recién citado, es el mantenimiento de reservas o stocks de armamento y materiales de carácter bélico. En el campo de batalla, la victoria estará más cerca de la nación que pueda entregar los elementos de combate y abastecimientos al ritmo impuesto por sus fuerzas, desde el día del comienzo de las hostilidades, hasta el día en que termine la guerra. Disminuir el nivel

requerido podría derivar en una derrota. Para ello puede aplicarse el método de planeamiento logístico denominado “concepto de D a P”³. Mediante el mismo, los requerimientos de apoyo en tiempo de guerra serán satisfechos por una combinación balanceada de elementos que se tengan disponibles el día D, y los provenientes de la producción en tiempo de guerra hasta el día P. Este último es el correspondiente a la lecha en que la tasa de producción de un material determinado iguala a la tasa de consumo en combate del mismo material. Este concepto representa la base para el análisis desde el punto de vista logístico.

Como es lógico suponer, los planes de guerra que se basen en “D a P”, exigen un estudio detallado de las necesidades de material y la capacidad de producción. Con la ayuda de dicho estudio se podrá determinar la cantidad de reservas a mantener en tiempo de paz, y se fijará el plan de movilización en apoyo de una guerra. El estudio contendrá diferentes días “P” según los materiales que se traten, pudiendo resultar distintos días “P” para la munición y para el arma que la dispara o para algún componente particular de ésta.

El plan de movilización será confeccionado de manera que en su ejecución se haga factible que la capacidad de producción de épocas de paz, se convierta a las necesidades bélicas en momentos del conflicto.

Es evidente que lo expuesto no es una receta y con tal prevención debe ser interpretado. Son tres fundamentos (intensificación de la explotación de los recursos naturales y energéticos antes citados, fomento y desarrollo de industrias manufactureras y confección de planes de conversión de la producción de las industrias) que deben ser cumplidos cuando se decida la conducción militar y económica de una nación, orientada al principio de la producción.

En lo concerniente a la formación de reservas, se ha bosquejado un concepto cuyo estudio y desarrollo podría constituir un ensayo para llegar a la resolución del problema.

Lo expuesto hasta aquí afirma la necesidad de contar con una industria bélica desarrollada, o por lo menos una industria bélica básica y el resto estructurado de manera que su transformación en bélica sea factible. Para este propósito la conducción económica brindará las bases para su realización. Se evidencia aquí la relación interdependiente de los niveles de decisión militar y económico antes citada. Los principios económicos que se formulen, deberán articularse de manera que en su aplicación corporicen los resultados que se busquen.

Evalrados objetivamente los alcances de la acción a desarrollar, determinada su aptitud, y medida la capacidad de realización de los sacrificios que se afrontarán, la acción se iniciará tal como haya sido

³ *Army Logistician*, mayo-junio 1970.

concebida y no se detendrá ni se interferirá con ella. Los esfuerzos y sacrificios son realmente penosos cuando no se concreta el objetivo buscado. El aspecto psicológico, en estos casos, será aún más perjudicial.

Por ello es primordial tener en cuenta que una condición esencial para este tipo de planificación, es fijar una meta posible de alcanzar, aunque no sea espectacular. En forma seguida y sostenida se deben ir fomentando y apoyando las industrias o factores que posibiliten el fin buscado; pero todo el esquema armado no será válido si el desarrollo industrial total no es guiado y alentado por el gobierno, balanceando adecuadamente los intereses privados y los nacionales.

Los Estados Unidos de América, el Japón, Alemania, Francia e Inglaterra, por no citar sino los ejemplos más conocidos del mundo occidental, han desarrollado una industria bélica propia basada en una industria nacional poderosa, pero en todas ellas hay un elemento común que no por poco perceptible debe ser menos reconocido: la prioridad de los objetivos nacionales, fijados de distintas maneras, y utilizando como factor de equilibrio adicional entre los intereses privados y los nacionales, el sentimiento patriótico de la población, debidamente motivado.

Según los casos, podrán planearse como complemento, alternativas que permitan obtener de uno o más países el material bélico que sea imposible producir, o que se produzca insuficientemente. Lo indicado puede materializarse en forma de convenios (asistencia recíproca o adquisición directa), que no deben confundirse con alianzas de carácter político.

Una consideración que ya ha sido mencionada, pero sobre la que se vuelve por ser particularmente importante, ya que puede distorsionar las previsiones a largo plazo, es el constante y cada vez más acentuado avance tecnológico, que en algunos casos vuelve obsoletos a sistemas de producción y elementos, aun antes de haberse decidido su implementación o utilización en gran escala.

El principio de la distribución

Este principio es complementario de los dos anteriores y es el eslabón final de la compleja cadena logística. De muy poco servirá a una nación en guerra una esmerada planificación de equipamiento y producción, si no es capaz de hacer llegar a su destino los abastecimientos y equipos militares en cantidad y oportunidad.

Aunque lo expresado no es nuevo, en nuestros días y debido a algunas características de las guerras modernas, este principio tiene gran relevancia, ya que se hace imprescindible una respuesta inmediata en

caso de agresión. El factor tiempo puede ser decisivo en el comienzo de las hostilidades, y además la demora en hacer llegar los abastecimientos militares en cantidad y ritmo igual a los del consumo en combate, hará peligrar el resultado final.

No sólo debe ser encarada la protección adecuada de las vías de distribución, sino también el desarrollo de nuevos sistemas, ya que los adelantos técnicos en lo concerniente a capacidad de destrucción pueden afectar su rendimiento en forma considerable, y aún llegar a suprimirlas. Al hablar de desarrollar nuevos medios, es necesario destacar que la mención está hecha con relación a la eficiencia, por lo que los que se utilicen o desarrollen pueden ser desde los más sofisticados hasta los más sencillos, aprovechando incluso situaciones circunstanciales. No hay evidencia más clara al respecto que la ruta de Ho Chi Minh en el actual conflicto de Vietnam.

Un punto que forma parte de este principio y que merece particular atención, es el relacionado con la seguridad en el abastecimiento de efectos provenientes de otros países. Si bien se lo puede vincular al proceso de obtención, la cantidad, frecuencia y modo, además de la seguridad, son parte de la distribución, ya que la llegada al punto final, sea cual fuere el origen de los abastecimientos, es lo que cuenta.

Puede alegarse que el probable enemigo también deberá estar preparado para la acción y que la actividad previa no pasará desapercibida, por lo que existirá oportunidad de reacción. No obstante, se juzga poco razonable jugar con dicha alternativa, ya que cualquier error de apreciación con respecto al poder del enemigo, o la acción sorpresiva de éste sumada a una demora o falta de continuidad en el abastecimiento propio, originada en la distribución, podrá afectar sustancialmente la situación, tornándola desfavorable.

La ubicación geográfica propia, y la extensión de las fronteras y del litoral marítimo relacionadas con diversas situaciones conflictivas probables, pondrán en evidencia la presencia de puntos vulnerables. Es a estos puntos donde deben volcarse los esfuerzos que permitan asegurar el reabastecimiento continuo e ininterrumpido a las fuerzas operativas.

Conclusión

La consideración de todo lo expuesto lleva incuestionablemente a destacar un factor esencial: el potencial económico-industrial. Mientras no se comprenda en profundidad la importancia de este aspecto y su relación con la seguridad nacional, y hasta tanto no se concrete su desarrollo, la soberanía de un país, en todo su significado, no será más que una palabra declamada.

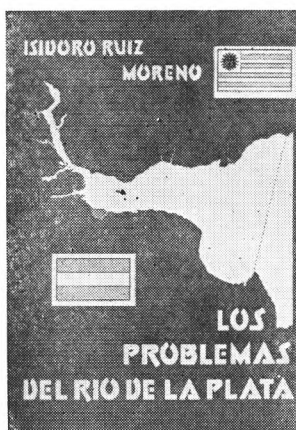
Dicho desarrollo brindará las bases sobre las que se sustentarán las Fuerzas Armadas, las que para el cumplimiento de su misión —resguardo de la soberanía— deben encontrarse capacitadas para afrontar eficazmente una probable contingencia conflictiva. Los derechos se hacen valer cuando se está en situación de defenderlos o sostenerlos.

Pero debe tenerse presente que por el hecho de poseer una aptitud bélica desarrollada, no necesariamente debe llegarse a un enfrentamiento armado. Por el contrario, el esfuerzo para lograr un eficaz medio disuasivo será preferible antes que facilitar la posibilidad —alentada por insuficiente respaldo bélico— de un conflicto de consecuencias imprevisibles. Por otra parte, el estar capacitados para afrontar una contingencia de dicha naturaleza, contribuye a que ésta no se produzca, o por lo menos a que en los acontecimientos previos, la posición negociadora propia no se resienta. Dichas circunstancias, no siempre debidamente reconocidas, son la mejor justificación con respecto al esfuerzo a desplegar para el equipamiento adecuado de las Fuerzas Armadas.

El planeamiento militar será realizado por los responsables de dicha conducción en base al correcto juicio profesional, con prescindencia de la influencia económica. En dicho planeamiento se indicarán los medios que se deben desarrollar, de acuerdo con las hipótesis de guerra.

El poder político, representado por la máxima autoridad gubernativa de la nación, será el responsable de su aprobación. En caso de que dicho poder determinara la imposibilidad de su cumplimiento total en lo referente a la disposición de medios bélicos, deberá optar por asumir la responsabilidad del riesgo emergente en caso de guerra, o rever los objetivos políticos, eliminando los puntos de fricción que puedan llevar a situaciones conflictivas que no se puedan afrontar, de acuerdo con los medios de que realmente se disponga. Cabría como alternativa al poder político analizar la posibilidad de celebrar alianzas internacionales. Por no corresponder dicho aspecto al tema aquí tratado, sólo se aclarará que ese tipo de alianzas no es índice de firmeza ni de seguridad, además de no poder siempre ser compatibles con los objetivos nacionales.

El intento de desarrollo de los principios precedentes, según fueron formulados por el coronel USA Stockbridge H. Barker, ha sido llevado a cabo por entenderse que además de acertados, es oportuna su actualización. Su tratamiento ha permitido recrear algunas consideraciones de índole logística vinculadas estrechamente a otras disciplinas, que se estimó necesario exteriorizar con la sola finalidad de contribuir a la comprensión de una parte del problema de la seguridad nacional.



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 125

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: \$ 5.—



**Codicilo al Testamento
del
Almirante NELSON**

Traducción del
Capitán de Navío
MANUEL A. MORANCHEL

“Octubre 21 de 1805, a la vista de las ilotas combinadas de Francia y España, distantes unas diez millas.

” Considerando los eminentes servicios de Emma Hamilton, viuda del Honorable Sir William Hamilton, que, a mi saber, han sido verdaderamente grandes servicios prestados a nuestro Rey y Patria, sin haber ella recibido recompensa alguna ni de mi Rey ni de mi Patria. *Primero:* Que ella obtuvo, en 1796, una carta del Rey de España dirigida a su hermano el Rey de Nápoles, haciéndole conocer por ésta su intención de declarar la guerra a Inglaterra; que por dicha carta el Ministro ordenó al entonces Sir John Jervis ejecutar un golpe, si la oportunidad se presentara, contra los arsenales de España o sus flotas. Si ninguno *se* ejecutó no es culpa de Lady Hamilton; la oportunidad pudo haberse presentado. *Segundo:* La flota inglesa a mi mando nunca hubiera podido regresar por segunda vez a Egipto si, por influencia de Lady Hamilton, la reina de Nápoles no hubiera enviado al gobernador de Siracusa cartas encareciéndole le fuera provisto a la flota lo que ella necesitara, lo que le sería entregado en algún puerto de Sicilia. Entramos en Siracusa y recibimos toda clase de abastecimientos, volvimos a Egipto y destruimos la flota Francesa. Si yo hubiera podido recompensar estos servicios, no se lo reclamaría ahora a mi patria, pero como no ha estado en mi poder hacerlo, dejo a Emma Hamilton por lo tanto como un legado a mi Rey y a mi patria, para que ellos le concedan amplia compensación para mantener su rango en la vida. También dejo a la beneficencia de mi patria a mi hija adoptiva, Horada Nelson Thompson, y deseo que ella, en el futuro, use solamente el nombre de Nelson. Éstos son los únicos favores que pido a mi Rey y a mi Patria, en momentos en que voy a luchar en su Batalla. Quiera Dios bendecir a mi Rey', a mi Patria y a todos los que me son queridos. En cuanto a mis parientes no hace falta mencionarlos, sé que se cuidará generosamente de ellos.

” Testigos: *Henry Blackwood*
T. M. Hardy

(fdo.) *Nelson y Bronte*”

Notas del traductor:

1 Pocas horas después, el almirante Nelson fue mortalmente herido en la batalla de Trafalgar y murió sobre la cubierta de la nave almirante.

2 El almirante Nelson firmaba *Nelson y Bronte* desde agosto de 1799, cuando el rey de Nápoles le concedió el título de duque de Bronte.



USHUAIA...

**un desafío
a la capacidad
argentina**

**Por el Capitán de Fragata
ERNESTO JULIO DE SIMONE**

*Ser rey no vale la pena, lo que
importa es hacer un reino.*

ANDRÉ MALRAUX

Punto de partida

Ubicada a 3.218 km desde el centro neurálgico del país, convertida por la naturaleza en punta de lanza del continente, señala de modo permanente rutas de conquista mostrando lo infinito, el mar austral y el cielo que lo cubre, confundidos en un celeste cristalino que, juntos, empujan los espíritus hacia realizaciones trascendentes. Así ha sido siempre: tras la pureza del océano y, más recientemente, del cielo, el hombre generoso y con altruista empeño ha sido recompensado con el éxito; éxito que demandó sacrificios, probó su temple y dio dimensión a sus afanes verdaderos.

Ushuaia, bendito sitio de la tierra, ha sido enclavada en el solar sudamericano para que el argentino, esa “nueva raza criolla” engendro de gringo e indio, inicie el año 2.000 con una plataforma propia integrada que va desde La Quiaca hasta el Cabo de Hornos, que arranca junto al cielo en la cresta andina y desciende hasta las profundidades abisales, proyectándose en el Antártico hasta el mismo Polo Sur; donde ya ondeó el pabellón celeste y blanco, bizarramente enarbolado por un puñado de hombres, arquetipos de lo que el país reclama para todos los campos de su actividad creadora.

Ushuaia es, diríamos, el propio altar de la Patria. Dios la ha puesto tan agreste, tan difícil, tan lejana, tan hermosa... como para estimular a nuestro pueblo argentino a levantar la vista por encima del corto horizonte que lo agobia y así, con todas las miradas paralelas que, inexorablemente, en el infinito resultan convergentes, encontremos —paradójicamente en el sur— la meta señalada que nos convierta en “una nación” con determinaciones constructivas, con una clara misión a cumplir como comunidad de hombres civilizados y libres en este mun-

do insólito que palpita desconcertante, logrando para la humanidad con fe, que por millones aún existe en la tierra, lo que ya fue antes de ahora: el paraíso de esperanza donde el trabajo, la virtud y el amor hábilmente amalgamados fructifiquen en paz y en bienestar.

El año 1971, el número uno de esta década, está provocando el verdadero despegue: hombres, recursos, posibilidades, instituciones y sanas inquietudes, por fin, van encontrando las formas adecuadas para cristalizar en realidades cuanto hay desperdigado con tanta generosidad... algas, turba, maderas, cholgas, centollas, petróleo, gas, energía hídrica, agua abundante, tierra fértil, lanares, bovinos y paisajes naturales de desusada e inigualable belleza.

La etapa de los pioneros, a quienes es deber reconocer la virtud de haber implantado los primeros hitos en medio de lo que fue salvaje y virgen, ya fenece; sus hijos y otros que se incorporan ininterrumpidamente, afirmados ahora en lo que aquéllos cimentaron con tesón y proyección de visionarios, se preparan para la gran transformación. 1980 presentará el sueño de hoy convertido en tangible realidad; la pléyade de hombres y mujeres jóvenes que se lancen a esta empresa serán los orgullosos hacedores de este edén, del que estaremos reconocidos los demás argentinos, y gozarán con placer todos los hombres de distintas latitudes que llegarán hasta aquí, hasta el “último confín de la tierra” —como se supo llamarlo— trocado en “trampolín al paraíso”.

Este oasis, generado por la fuerza de la fe, será el atractivo poderoso para las gentes que buscan la proximidad con la naturaleza despojada de artificios y velos que la empañan.

Las muchas cosas que hoy ya tiene Ushuaia para solaz del turista ávido de conocer un poco más allá de lo que el horizonte cercano le muestra, estarán para entonces notablemente acercadas con medios que faciliten el acceso hasta el propio corazón de lo indómito; lugares de ensueño donde solamente fue capaz de llegar hace tiempo el ona, el yagán o el alacaluf.

A la belleza única e incomparable del Paso Garibaldi, a la paz que proporciona el lago Escondido, a la indescrptible hermosura del lago Roca y Lapataia, a la imponente majestuosidad del monte Olivia, al grandioso espectáculo del lago Fagnano, a la magnífica belleza de la Ensenada, a la tranquila apariencia del canal Beagle, sitios todos que rodean a nuestra privilegiada ciudad sureña, se incorporan confortables hoteles, hosterías y paradores que, confundidos con el paisaje circundante, proporcionan momentos de auténtica paz para el espíritu. La ruta nacional N° 3 y sus caminos y senderos colaterales van tejiendo una trama, en cuyo recorrido no habrá fotógrafo capaz de captar tanto color, tanta hermosura, tanta magnificencia, como sólo puede proporcionarlos la Tierra del Fuego. Hay muchos lugares del mundo con

bellezas auténticas y genuinas que solamente están allí, pues Ushuaia es uno de ellos. Nada habrá comparable con su paisaje otoñal, propio del mes de abril, en que en genial policromía se entremezclan el celeste del cielo con la immaculada blancura de las nieves que comienzan a enseñorearse en las cumbres andinas, con el marrón fuerte de la roca desnuda, con el rojizo de los lengares ya aletargados, con el verde fuerte del ñire y el coihue, con las casas multicolores del valle y el verdoso mar que baña sus costas; y no habrá nada comparable, porque es, naturalmente, único; porque así lo estableció el Supremo Hacedor para gloria de nuestra Nación.

1980 señala pues una fecha clave, es un hito más en el devenir de los tiempos; con 1970 constituyen extremos de una etapa, etapa durante la cual el andamiaje artesanal construirá incesantemente, con el ímpetu que anima a los iluminados por los rayos de una fe inquebrantable. La década del 80 encontrará a la Tierra del Fuego como un todo, armónicamente ensamblada en sus variadas facetas y, a su vez, definitivamente integrada al país en su doble aspecto físico y espiritual.

Región del futuro

Fugazmente y sin temores, en visión prospectiva, presentaremos la Ushuaia de 1980.

Al fondo de la bahía que le ha dado nombre, una ciudad típicamente montañesa, realizada por la arquitectura argentina arrancada de la genuina creación que la naturaleza le ofreció, se nos presenta a la vista plena de hermosura; se extiende desde el pie del monte Olivia, frente a la vieja usina hidroeléctrica que la Armada Argentina —silenciosa y perpetua pionera— atendió proporcionando el flúido de progreso a la población que así encendió sus primeras luces en la noche fueguina, hasta el parador del río Pipo, el que puso en funciones Butiche... este jardín que vemos es producto del amor con que se trabajó la tierra, por entonces cubierta por hierbas malas. Son siete kilómetros edificadas con arte al pie de los montes Martiales; en poco más de un quinquenio con un Plan de Urbanización Integral científicamente delineado. Mediante adecuada y correcta zonificación se ha logrado este verdadero regalo al más exigente espectador. Hagamos su recorrido, empecemos desde el Este.

Zona industrial

La usina hidroeléctrica que antes daba “cientos de kilowatios” ahora produce “miles”, la creciente potencialidad y la vida que se desarrolla a su alrededor así lo exigen; poco más adelante, al contornear la cornisa del morro pegado al mar, se abre un amplio valle donde,

junto al Tiro Federal “Comodoro Laserre” —el más austral y antiguo del país—, un frigorífico modelo, plantas elaboradoras de cholgas, centollas y mejillones, planta industrializadora de algas, planta de aglomerados de madera, plantas de industrias petroquímicas, planta de hilados y tejidos finos regionales, y plantas de elaboración de alimentos, hacen ya pensar en un incipiente emporio ávido de más personas para propiciar el lanzamiento meteórico que desde largo tiempo atrás esperaba.

Zona de servicios

En un punto la ruta nacional 3 se bifurca, la avenida Maipú lamando el mal y la calle Gobernador Paz que, buscando lo alto, circunvala la ciudad; entre ambas prácticamente abrazan a Ushuaia. En la primera parte de estas arterias vitales están Gas del Estado proporcionando un moderno cuan eficiente servicio de gas a domicilio, eliminando las otrora penosas calderas de carbón y leña que por tantos años dieron calor al hogar de quienes con paciencia y digna constancia nos precedieron, y la planta de combustibles de YPF, dando energía a aviones, buques, automóviles y motores de todo tipo que constituyen el nervio impulsor de este evidente progreso que transforma día a día y sin cesar a aquella Tierra del Fuego que parecía tan esquiva, tan distante.

Pegado a esta última encontramos un puerto de ultramar —paradójicamente el de aguas más profundas del país— diseñado según modernas técnicas de la especialidad y compartiendo su utilaje con la Armada, tras sabias pautas de racionalización, economía de medios y rendimiento en aquellas cosas donde tal compatibilidad es posible y coherente. Frente al puerto, en la barranca, pasando la avenida Maipú, está el floreciente taller integral que sirve al territorio, empresa que se hizo realidad gracias al generoso altruismo y proyección de hombres que hace una década, desde el gobierno territorial, la Armada Argentina, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Vialidad Nacional y empresarios privados reconocieron en el tiempo la fuente de trabajo productivo que esta combinación de esfuerzos podía provocar. Así se ha concretado y hoy no solamente hace reparaciones de todo tipo, sino que hasta es capaz de producir algunos repuestos que sirven a empresas estatales de más al norte, con lo cual se emplea la mano de obra disponible, la energía hídrica barata existente y la maquinaria instalada para utilizar totalmente las bodegas vacías de retorno. Ushuaia nos enseña que en la efectiva coordinación de trabajo, recursos y medios se logran altos rendimientos que benefician por igual a quienes se integran en una suerte de acción cooperativa, eliminando las pérdidas

de tiempo y material en la misma medida que el entendimiento colectivo va haciendo cuerpo.

Tres cuadras más arriba, los servicios sanitarios, con sus plantas potabilizadoras, nutren de abundante agua pura a la ciudad de 20.000 almas. Por razones de ubicación preestablecida en la vieja concepción, los servicios telefónicos han quedado excéntricos a este sector y continúan instalados en la calle San Martín, frente a la modernizada galería del hotel Albatros.

Zona comercial y de oficinas públicas

Seguimos caminando; en la esquina de avenida Maipú y Yaganes está el edificio de la Prefectura Naval Argentina, en el extremo sudoeste de lo que fue la Base Naval Ushuaia; desde este sitio domina todo el puerto, abarcando el nuevo y el viejo sector. Una cuadra hacia arriba, en la intersección con San Martín, hallamos la rotonda con su monumento a la Armada Argentina. Es un canto de reconocimiento, es un himno a la humildad, es un manifiesto generoso que así expresa un pueblo en honor de la noble institución naval que a través de años, sin otro norte que el amor a la Patria, dio de sí todo cuanto pudo en beneficio de esta causa realizada. Ese sueño de ayer, hoy es Ushuaia, dinámica y cosmopolita, lanzada a la curiosidad de los hombres del mundo como una de las maravillas que deben conocerse. Ese canto de amor envuelve a hombres y mujeres, civiles y militares, almirantes y conscriptos, quienes con fe de visionarios y digno altruismo, comprendiendo la trascendental obra a la que los impulsaba la Marina, se entregaron a ella con pasión misionera. La buena estrella ilumina a nuestra ciudad; el reconocimiento es atributo de las almas grandes y de los pueblos fuertes... ya está dada la pauta que, como crisol, formará la mente de las nuevas generaciones destinadas a continuar la tarea.

Contorneamos la rotonda y accedemos a la Municipalidad, que es toda una fortificación en piedra y cemento; desde 1902 hasta 1948 sirvió de alcaidía del viejo presidio de Ushuaia dependiente de la entonces Penitenciaría Nacional; recinto que desde 1949 hasta 1974 fue el asiento de la Comandancia de la Base Naval. El progreso, que como la historia nunca retrocede, ha dado destino final al que fuera parte del tristemente célebre complejo; hoy es la sede de la "casa del pueblo". En efecto, esta suerte de evolución orienta a proporcionar paz al espíritu de los hombres; es verdad, nunca la generosidad ha sido causa de desgracias. Estos aciertos, aparentemente aislados entre sí, van señalando un destino lleno de promesas. En su seno el Consejo Deliberante, en lo que antes fue la Cámara de Oficiales de la Base, discute

el futuro y sigue construyendo las cuadrículas de la ciudad cuyo Plan Regulador nace en las postrimerías del año 1971.

Pasando frente al Taller Integral que ya hemos mencionado, hacia la izquierda, entramos al boulevard que rodea el característico edificio de la “cárcel propiamente dicha”. ¡Cuántos recuerdos, cuántas leyendas, cuántas anécdotas envuelven su triste fama! Fama que por extensión le fue transferida a Ushuaia toda, convirtiéndola en la fantasía de la mentalidad ciudadana como la ciudad-cárcel de la República. El daño inferido ha sido inmenso y la postergación a que se la sometió durante tantos lustros es más que elocuente. La vieja imagen se esfuma al encontrarnos con un magnífico museo, monumento histórico nacional que resume en su interior los acontecimientos que dieron origen, evolución y consolidación a lo que hoy presenciamos admirados. La vida autóctona de los indígenas y la naturaleza que los rodeaba, las cruzadas civilizadoras de conquistadores y misioneros, las primeras misiones, la fundación de Ushuaia, las depredaciones y sacrificios de tribus aborígenes, la cárcel de la Isla de los Estados y sus legendarias fugas, el presidio de Ushuaia, los buscadores de oro, la acción pionera de la Armada Argentina: comodoro Lasserre, comandante Piedra Buena, las épicas travesías (el «Luisito»), el cabo de Hornos, primeras incursiones al Antártico, navegaciones por los canales fueguinos, las depredaciones de la fauna, la instalación de la Prefectura Naval Argentina, el asentamiento definitivo de la Base Naval Ushuaia, la acción de la Aviación Naval, las sucesivas expediciones a la Antártida: afirmación soberana y avanzada científica incipiente, las viejas familias con sus desvelos, sacrificios y éxitos; en fin, más de un siglo de vida convertidos en tradición, en bagaje de experiencia, en historia.

Precisamente el trampolín de quienes, lejos de renegar de su pasado, se apoyan en él para avanzar virilmente hacia el porvenir seleccionado. La historia jamás retrocede; lo que ayer fue una fortaleza de reclusión, hoy es un muestrario de lo que la permanente transformación es capaz de promover, de evolución humana. Es una fuente del saber, es un brindar esperanza, es una dignificación de la vida. Ya ha dejado atrás al pasado, ya enseña a mirar siempre hacia adelante. No solamente la historia, también la física impone un sentido y un ritmo. Mira, ushuaiese, ahí está el Cuartel Base; ¿recuerdas su inauguración? Fue el 4 de octubre de 1970, un verdadero despertar que fue celebrado con diana de gloria; el esfuerzo de varias generaciones de marinos, que hasta entonces habían albergado calladamente en las celdas de castigo, cristalizaba en una obra distinta, casi revolucionaria, que aquel esfuerzo brindaba a las nuevas generaciones. Eso también nos lo enseña la historia: a ser reconocidos y a ofrecer generosidad; siempre habrá un caminante que, necesitado, recoja el fruto de aquel trabajo y, consecuentemente, obtendrá el vigor y el aliciente para imi-

tar el gesto. Decía: ya no son marinos ni conscriptos los que salen por sus puertas, son jóvenes alegres y sonrientes, llenos de vida, ávidos de saber ... es el porvenir palpitante.

Aquel cuartel es un hotel de turismo social; así, contingentes de argentinos van conociendo su país desde un extremo hasta el otro. Así se hace el país tan soñado y tantas veces declamado. Esos hombres del futuro, quienes tendrán auténticos conocimientos vividos en cada sitio, estarán dotados de los atributos que les permitirán organizar como efectivamente lo necesita la inmensa potencialidad que aún espera. Es parte fundamental del *formar al hombre argentino*; una idea que no es nueva y, sin embargo, no se la practica con la profundidad que es menester.

Allí, entre el edificio que hemos visto y el ex-Hospital Naval que tantos humanitarios servicios prestó por espacio de dos décadas, estaba la casa de las hermanas vicentinas; la madre Carrére, aquella monja francesa fueguinizada, pletórica de energía, era toda una institución. Su benéfica acción y su ejemplo, indudablemente, han arraigado en Ushuaia con caracteres indelebiles: la sólida guardería infantil construida con paciencia y constancia inigualables, es una ofrenda tangible de su fortaleza espiritual y sus inquebrantables anhelos por hacer el bien.

Cruzamos la calle Yaganes y nos adentramos en lo que fue el casco de la ciudad, un reducto circunscripto por el mar y la montaña, por la Base Naval y los ex barrios militares. El estudio, la mutua comprensión entre instituciones básicas, la confianza en el progreso, la sensatez y valentía de los hombres, han logrado romper aquella estructura permitiendo la expansión cuya descripción nos entretiene en este instante. Vamos andando por San Martín, hacia el poniente; modernos comercios ofrecen a la curiosidad de los transeúntes artículos regionales, nacionales e importados, de los más variados gustos y calidades, atractivos turísticos —desde que el hombre es hombre— nada despreciables. A nuestro paso hallamos la Casa de Gobierno y centro cívico, un verdadero alarde arquitectónico; concentra allí toda la actividad del Poder Ejecutivo territorial que antes estaba desparramada en distantes e inadecuados edificios. Enfrente, ocupando la manzana completa, el gigantesco hotel Albatros, suntuoso, confortable, concebido para satisfacer cualquier exigencia, ha tapado la vieja Comisaría de Ushuaia y la ex Prefectura Naval. Desde sus pisos altos y transparentes contemplamos estupefactos el maravilloso paisaje: el Beagle cambia su color según el sol incide con diferentes ángulos; interrumpiendo el horizonte que nos ubicaría en el ancho y tormentoso Drake, se interpone la hermana Navarino.

El viejo puerto sirve al cabotaje marítimo con un utilaje y urbanización modernizada que armoniza con el conjunto. Seguimos viendo el

cartel, allá en la esquina, el mismo que hemos perpetuado en tantas fotografías... Ushuaia - La Quiaca: 5.271 km. Increíblemente largo, ¿no es cierto? Pero eso es todo nuestro país. Difícil fue hacer el camino que permitió unir ambos puntos; ya está hecho: Vialidad Nacional, Yacimientos Petrolíferos Fiscales y el accionar visionario y altruista del Automóvil Club Argentino lo hicieron posible. Nuestra contribución de hoy, rindiendo honores a aquella proeza, es recorrerlo con mentalidad creadora. No se trata simplemente de un placer, esto es enfáticamente un deber.

Un par de cuadras atrás continúan, convenientemente hermosadas, las oficinas de Correos y de Radio Nacional; esta última desde mucho tiempo atrás lanzando una voz argentina, escuchada a veces para romper la monotonía de una soledad que, por persistente, llegó a crispas los nervios de algún pionero. Las etéreas ligazones llevan alegría, compañía, aliento, motivaciones al fin, que dan sentido a la vida de quienes luchan silenciosamente en tan lejanas comarcas. Subimos un par de cuadras por Comodoro Lasserre, dejando a ambos lados negocios y “boutiques”, atiborradas de mercancías que acarician tentadoras nuestros sentidos. Después de algún alto obligado, en la esquina, encontramos la monumental estructura de la Jefatura de Policía, aquella inaugurada en 1971. ¡Qué año aquél! Sutil y lentamente, una nueva mentalidad comenzó a modificar la vida lugareña; ése fue el gran cambio, ése fue el verdadero despertar. La marea humana comenzó a moverse inteligentemente, levantando la vista y mirando por encima del horizonte. Lo otro, lo que estamos pisando, vino ya solo; hombres sanos, inquietos, con ganas de hacer el bien, a conciencia pusieron el hombro y allí está el resultado para las generaciones que siguen.

Volvemos hasta Maipú y seguimos la línea de la costa, dando cara al mar, el Colegio N° 1, el más grande de la ciudad, el terminado hacia comienzos del año 1969 con la intervención activa de la Base Naval; a sus fondos, llegando hasta San Martín, sobre los terrenos que ocupaba la antigua Municipalidad, se levanta el Centro Estudiantil Secundario, en el que numerosas camadas de adolescentes locales y en tránsito hicieron sus primeras armas en los laberintos de la cultura superior. Muchos de ellos actúan hoy como profesionales en la propia zona o en otros sitios del país, desde donde por los lazos fraternos y cristalinos que nacen en esa edad —desprovista de intereses y egoísmos— luchan mancomunados al compás de una nueva música, la música de la argentinidad.

Cruzamos la calle; en la esquina estaba el recinto de la Justicia Federal; actualmente ocupa el sitio que se le asignó en el Plan Regulador, conformando un todo armónico, equilibrado y funcional. Treinando la calle Solís, haciendo esquina con San Martín, hallamos en

el mismo sitio a las oficinas de Aerolíneas Argentinas (y LADE), otro grupo de pioneros quienes, continuando los alados avances de la Aviación Naval, dieron comunicación creciente y asegurada en todo tiempo y circunstancia. Así llegaron las personas, los medicamentos, la correspondencia, los diarios metropolitanos; todos los días, ininterrumpidamente; cordón umbilical esencial para el afianzamiento soberano y desarrollo consecuente. A su lado el cine-teatro San Martín ¡qué cambiado! Es una sala de espectáculos digna de ser concurrida.

La vida social y cultural de Ushuaia es otra realidad que en aquel entonces daba sus primeros pasos; esta característica humana no se implanta de un día para otro, se amasa alrededor de un campo de cultivo favorable —la juventud que crece— y la educación y el tiempo hacen lo demás. Seguimos deambulando; veredas y cercos bien tendidos, completados por una extensa red de pavimento, hacen olvidar por momentos aquella Ushuaia que conocimos. ¡Cuánta tierra, cuántos baches, cuánto barro, cuánto hielo; daba lástima mover el automóvil! Y si vamos con la memoria un poco más atrás, estamos sintiendo las salpicaduras del mar mientras nos desplazamos en las troikas que hoy, para no olvidarlas, adornan los jardines del Albatros, del Alakush y la Estación Aerocomercial, remembranzas que amén de notas nostálgicas, de las que también necesita el ser humano, van señalando tramos de una escalada singular. ¡Qué hermosa estación de servicio! Es del Automóvil Club Argentino, es la que empezó a construir la familia Fadul... sí, es la misma. Recuerdo que fue uno de los anhelos de la primera filial del ACA en Ushuaia; esta cristalización de hoy mereció preferente atención de sus miembros en aquellos años de 1969 y 70 y para lograrla —porque Ushuaia la necesitaba— estudiaron, discutieron, conferenciaron y, por último, el éxito fructificó gracias a la comprensión y generosa acogida de las autoridades del territorio, de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, de la familia Fadul y el apoyo del Automóvil Club Argentino. ¿Recuerdas el parque automotor de aquel momento? Eran unos cuatrocientos vehículos permanentes; en escasamente dos años, con el mejoramiento de los medios y caminos, se duplicó su número y ya casi fue un peligro transitar; proliferaron los chapistas y también hubo víctimas que lamentar. La carrera “Gran Premio Patagonia”, de fines del año 1969, que llegó hasta Ushuaia batiendo records de velocidad, fue un poderoso estímulo para el turismo de carretera. La ruta nacional N° 3, hasta ese momento ignorada y desconfiada, era una realidad.

En cada alto que hacemos surge espontáneo el comentario, resulta difícil evitar la necesidad de expresar un sentimiento: es que atando cabos se unen los recuerdos dando forma a un panorama que explica una evolución, sus orígenes y sus consecuencias.

¡Qué larga la caminata! Estamos parados ante la iglesia; a su lado,

ocupando prácticamente la manzana, está el colegio San Benito. Con paciencia inagotable continúan perfeccionando sus instalaciones para, desde allí, seguir desparramando cultura y fe, según supo hacerlo desde mucho antes monseñor Fagnano...

Nos vamos alejando del “centro”, varios hoteles privados de diferentes categorías nos hablan de una industria turística en la que no se creía. Recuerdo que por aquellos tiempos se insinuaba esta tendencia, se decía de un Bariloche en sus comienzos, se comentaban las necesidades de una adecuada infraestructura habitacional, cultural y recreativa, se indagaba sobre las verdaderas posibilidades que esta actividad podía ofrecer. Así tuvieron origen las primeras agencias turísticas territoriales montadas con toda seriedad; Rubinos tuvo una de las primeras. Prontamente, en la medida de los requerimientos de la bola de nieve que ya nunca más se detuvo, otras fueron ofreciendo servicios cada vez mejores a más contingentes humanos que arribaban al paraíso austral por tierra, aire, o mar a extasiarse en sus paisajes y rejuvenecer el espíritu en su tranquilidad envidiable.

La Compañía Austral fue de las pioneras —allá por 1971— en organizar cruceros masivos, comprendiendo sus excursiones circuitos completos en los que había viajes en barcos, aviones y micros, medios necesarios para conocer en unos diez días las bellezas inimaginables desparramadas a lo largo y a lo ancho de la isla Grande, sus canales e islas aledañas. Salvados los problemas de límites en el Canal, que mantuvieron una situación conflictiva con Chile, hoy en mancomunada coin-



cidencia de criterios y esfuerzos, se regala a la vista, para el total placer de los paseantes llegados desde tan lejanos sitios del planeta, espectáculos que abarcan cambiantes y fascinantes situaciones como se pueden imaginar si recorremos itinerarios tales como: Río Grande, Ushuaia, Canales Fueguinos, Punta Arenas, Pto. Natales, Río Turbio, El Payne, Lago Argentino, Ventisquero Moreno, Río Grande (Gallegos) o las múltiples combinaciones a que pueden dar lugar.

Podríamos seguir divagando sobre tantas posibilidades, el tema da para ello, pero nos desviaríamos del objetivo. Sigamos sobre nuestros pasos: allá arriba en la loma está el hotel de Mustapich, ¿te acuerdas? Fue uno de los primeros que se animó a esta empresa. ¡Mira qué lindo está! ¿Y aquellas antenas que se ven más arriba y más atrás? Pero si son las de la transmisora de televisión. ¡Cómo ha pasado el tiempo! Ahora transmiten en vivo y en directo todos los canales existentes y al instante; sin embargo, ya entonces —no obstante las protestas que a veces promovían insatisfechos televidentes— con un solo canal y la mayoría de los programas en video-tape, entretuvo a una generación de personas, argentinos y chilenos, que en toda la redondez donde su influjo llegaba, hermanaron sus espíritus al son de los mismos ritmos, de iguales inquietudes e informaciones que llegaron a través de las pantallas. El medio hostil obligaba, las comunicaciones eficientes unían. Cuántas veces, interrumpiendo el ensimismamiento del televidente, salía Pregoncio anunciando: “Atención, Williams; atención, Williams... atender a Base Naval Ushuaia en próxima hora justa en XXXX Kilociclos; repito, atender a...”; reminiscencias de un tiempo que pasó.

Hoy el teléfono permanente nos indica que aquel risueño medio, utilizado por hombres con miras elevadas y con clara conciencia de la trascendente misión que cumplían, fue el origen de este clima de paz y confraternidad que hoy vivimos. El cielo se presenta azul, no hay nubes que lo empañen; el trabajo que se realiza en derredor es coordinado y, por ello mismo, proficuo. El himno del progreso sostenido se oye cantar en la zona; son voces chilenas y argentinas, cantando en un mismo idioma.

La Gobernador Paz, poco más abajo del Canal TV, totalmente pavimentada, ha dado vida a sitios que antes fueron piedra inaccesible. ¡Cómo ha cambiado esto! ¡Qué hermoso conjunto de casas! ¡Y qué panorama se contempla desde aquí! Claro, desde estas alturas, las vistas resultan estupendas y es indispensable la cámara fotográfica, de lo contrario no podré explicar lo que estoy viendo, es indescriptible, me faltarán las palabras. Volvamos hacia el mar. ¿Y eso? ¿No estaba allí la famosa pasarela Prefecto Figue? ¿Recuerdas qué angosta era, tanto que en invierno —cuando se helaba— estaba prohibido transitarla? Algunos desoían el consejo; ¡qué chapuzón! y qué corridas para sacarlos

del agua fría; funcionaba rápidamente aquella Utilísima máquina de la Base Naval, la “Petit Bone”. Esto que veo era apenas un sueño: pavimentada en doble mano y con veredas. Ahora los pescadores de róbalo tienen extraordinarias comodidades, y ya no hacen equilibrio entre las piedras. ¿Y los pilotes que estaban aquí, a la entrada de la pasarela? ¡Se hizo realidad!... Club Náutico Ushuaia. ¡Cuánto se discutió sobre este o aquel proyecto! ¡Qué hermoso y confortable es!

¡Qué conjunto de chalets! Hacia fines de 1971, fue el de Parques Nacionales el primero en terminarse, hizo punta. Mira cómo cunden los buenos ejemplos. ¿Y SADOS? Sigue prestando los Utilísimos servicios, a la comunidad ushuaiense desde hace más de una década; el gran supermercado modificó sustancialmente la conciencia comercial local: Mira cómo han surgido rotiserías, confiterías, perfumerías, boutiques, peluquerías, panaderías, carnicerías, mercerías, tiendas, y las más variadas especialidades de esta rama del comercio. Han desaparecido los almacenes de ramos generales a que estábamos acostumbrados. ¡Qué lindo está todo esto! Y todos ganan razonablemente, los comerciantes, por supuesto, pero también los consumidores; un justo equilibrio que beneficia indudablemente a la ciudad en plena marcha.

Detrás de SADOS está el... ¿Cómo? ¿Está en extinción? Era lo lógico. En los comienzos de Ushuaia, este camposanto se encontraba suficientemente alejado del casco urbano; ya no es así, el bullicio de la agitada vida ciudadana se ha extendido; el Plan Regulador, al penetrar el futuro, ha indicado para cementerio el sitio que actualmente ocupa el que ya fuera cementerio indio, allá en el camino a Lapataia, al reparo del Susana. La calle Onas determina el límite de zonificación.

Zona asistencia!, cultural y deportiva

¿Recuerdas el displayado que había en la prolongación de San Martín? Ahora está allí edificada la casa de la cultura; desde esta plataforma, mientras se lee plácidamente, es oportuno, de rato en rato, divagar contemplando el Beagle. La mente corre sin ataduras hacia el horizonte lejano, sin nada que la frene; alimentada por un pacificador y desconocido silencio circundante, la mirada se fija en puntitos que oscilan flotantes en el aire: son las infaltables gaviotas marinerías que sobrevuelan las aguas sin tregua buscando, en el descuido de un pez que se arrima a la superficie, su alimento preferido. El Barrio Económico y el Piedra Buena, al integrarse totalmente con la ciudad, han cambiado su fisonomía. La ciudad ha ganado notablemente, conforme fueron desapareciendo los rígidos límites que afectaban a barrios institucionales; así como los castillos feudales fueron producto de otras circunstancias, otras necesidades, otras mentalidades, el municipio de Ushuaia tiene hoy una considerable importancia que le permite volcar

en el extendido ejido de su jurisdicción toda la proficua acción que sus recursos le permiten. Esta tónica comenzó a insinuarse allá por 1970.

Allí está el gimnasio. ¡Cuánto beneficio proporcionó! Podría asegurar que fue uno de los pilares de la transformación de la conciencia ciudadana; esas reuniones deportivas de jóvenes que se daban cita para entretener sus mentes y modelar sus físicos, sabiamente conducidos por profesores de ambos sexos, crearon un clima diferente. Esa ciudad cerrada, si se quiere hostil, así formada por diferentes factores que la afectaron desde su creación, comenzó a abrirse; otra vez correspondió a los jóvenes sin prejuicios y llenos de esperanza dar el puntapié inicial. Las delegaciones deportivas de Río Grande, Gallegos, Punta Arenas y aun localidades más distantes daban fe plena de tal trascendental cambio, un cambio que significa, sin absolutamente ninguna duda, un nuevo hito en su evolución histórica.

Alrededor del gimnasio, desplazando al caserío que rodeaba la bahía, se han emplazado la pileta cubierta, la cancha de paleta cubierta, la pista de patinaje de cemento para el verano y de hielo para el invierno, confiterías, y una parqueización, que obligan a hacer un alto. Todo este sector se ha ganado prácticamente al mar; miles de metros cúbicos de relleno lo han nivelado a la altura de la Avenida Maipú. Lo que estamos viendo es el producto de gente que trabajó tesoneramente y con esperanzas; pero, por sobre todo, con generosidad. Muchos de ellos no han visto su obra concluida y tampoco la han gozado, han trabajado para ustedes. ¡Hermosa lección!

Enfrente contemplamos al Hospital Regional. Fue el 30 de marzo de 1970 cuando el gobierno territorial encomendó a un grupo de personas que, bajo los lineamientos de la Ley 17.102, dieran forma a un hospital de la comunidad. Así nació el S.A.M.I.C. - Ushuaia, el que se puso en marcha como tal el 5 de agosto del mismo año. ¡Cuántas discusiones, cuántos sinsabores, cuántas satisfacciones! Como siempre, hombres con fe, por encima de las dificultades y especialmente de la incomprensión, concluyeron la obra. Su primer director fue el doctor José M. Iglesias, el mismo que allá por noviembre del año 1971 integró la comisión argentina de escalamiento al Himalaya. Junto con el gimnasio, ha sido factor determinante en el cambio de mentalidad ushuaiese. Ha sido desde sus comienzos —producto de la seriedad con que fue encarado— un instituto sanitario de avanzada que constituyó un ejemplo para otros semejantes en su género instalados en otros sitios del país.

Zona residencial

Dejando el hospital a la derecha penetramos por la Avenida 12 de Octubre, cuya prolongación nos conduce al glaciar. ¡Qué fácil es esca-

larlo ahora! Entonces demandaba un notable esfuerzo que sólo algunos intrépidos se animaban a encarar. En medio de esta zona residencial continúan instalados los talleres de Vialidad Nacional. Un cerco prolijamente construido hace compatibles sus formas con la estética de las cercanías. Enfrente, la Escuela N° 3 sigue incorporando niños con la preparación necesaria para afrontar la vida. El conglomerado de los barrios Brown, Almirante Solier y Sepac, transformados sustancialmente mediante vitalizaclora urbanización, contorneados por la calle Gobernador Paz, rodeados de nuevos barrios con los cuales se intercomunican funcional y estéticamente, ha cambiado completamente aquella fisonomía de aislamiento y, hasta cierto modo, pobreza que los caracterizaba. Ahí, casi al borde del barranco, armoniosamente integrado al paisaje, cercano a lo que quiso ser el “aquarium”, hay otro hotel privado. ¡Qué ubicación!

La construcción de la calle Gobernador Paz fue, sin duda, precursora de la incorporación a la ciudad de vastos terrenos que parecían inalcanzables; la acción civilizadora es así, a la postre el éxito acompaña a los que creen.

A lo largo de la Avenida Maipú, suntuosos chalets conforman una villa digna de todo elogio; son concepciones propias de un estilista nato, el señor Manetto; inició sus obras con la modificación de SADOS y con el famoso mirador “palomar”, como risueñamente se le llamó, de la Base Naval, y en nuestros días el frente del edificio Municipal que da a la rotonda de salida de Yaganes y San Martín.

¿No lo crees? Era un bajío con fangales y turba; mira las casas. ¡Cuán poderosa es la voluntad del hombre! Por aquí nos orientamos hacia Lapataia, por la ruta N° 3. ¿Y eso allá arriba, a la izquierda? ¡Ah, es el Centro Austral de Investigaciones Científicas! Ese terreno, ele casi veinte hectáreas, lo cedió la Armada Argentina al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas para la construcción de este centro; fue aquélla una magnífica idea gestada en los tiempos de nuestro primer premio Nobel, el doctor Houssay. ¡Observa qué obra! Es la ciencia aplicada al servicio de la investigación local. ¡Cuántos beneficios hace suponer! Prontamente se verán en hechos concretos. Espera, no sigas, retrocedamos un poco, hada la avenida De Marote, la que nos deposita en la Estación Aerocomercial. Estamos transitando por el barrio “La Misión”, que fue construido allá por el año 1948; actualmente, siguiendo el criterio ele la urbanización integral, forma parte del ejido municipal haciendo ele los barrios, antes dispersos y desvinculados, un todo: la ciudad de Ushuaia.

Hace poco más de una década estos barrios no sólo tenían una administración propia e independiente, sino que la justicia estaba separada. Ahora todo ha crecido y, por supuesto, la ciudad no podía que-

ciar a la zaga. ¿Recuerdas estos galpones? Eran tales adefesios que se estuvo a punto de pasarles la topadora; pero, faltando tantas habitaciones en Ushuaia, ¿era aquéllo lógico y prudente? Evidentemente, no. El gobierno territorial asumió el compromiso de remodelar aquellas armazones para destinarlas al turismo económico en la zona y, deseosa la Armada Argentina de apoyar aquel movimiento, cedió el inmueble y los terrenos adyacentes con esa condición. El éxito logrado fue tal que, continuando la tónica iniciada, pronto fue parquizada la zona aledaña a la Base Aeronaval y Estación Aerocomercial, del mismo modo que, haciendo cuerpo con lo anterior, se modernizó también la Estación Aerocomercial —que la Armada libró al uso público— atendiendo el creciente dinamismo a que la sometió la progresiva afluencia de aviones de todo tipo.

La pista de aviación se pavimentó en 1970 y simultáneamente se mejoró el instrumental de apoyo a la aeronavegación, de tal modo que las inclemencias climatológicas fueron afectando cada vez menos, en relación inversa al mayor adiestramiento de los pilotos y operadores, y los arribos a nuestra ciudad dejaron de depender del estado del tiempo y del hielo, condición indispensable para promover una industria turística como la que existe.

De esos edificios que están adyacentes a la Estación Aerocomercial y la hostería “La Gamela” ya hablaremos dentro de un momento; por ahora atravesemos el parque hasta llegar al otro extremo de la pasarela que ya hemos conocido. El pavimento la conecta con la Avenida De Marote y el tramo recorrido se denomina calle Capitán Zaratiegui, que fue el Comandante del aviso A.R.A. «Guaraní», hundido en aguas de la Tierra del Fuego en el año 1958. Esa goleta puesta en tierra es monumento histórico; perteneció a la familia Beban y, tiempo ha, prestó a la zona importantes y continuos servicios. Ushuaia le ha rendido homenaje ubicándola en sitio de preeminencia, para que la conozcan cuantos viajeros pisen estas tierras.

Entre Zaratiegui y Maipú se completó el sendero pavimentado que permite pasear alrededor de toda la laguna: en verano pequeños botes de vela y la motonáutica distraen a chicos y grandes; en invierno, ya helada, los patinadores hacen gala de destreza, mientras los curiosos, bien arropados, presencian azorados las inverosímiles piruetas que aquéllos realizan.

Otra vez parados en la intersección de Avenida Maipú y De Marote, rumbeamos hacia Lapataia. El pavimento se ha extendido hasta llegar al parador del río Pipo. Aprovechando los servicios sanitarios, eléctricos, telefónicos y de gas, que también han avanzado, verdaderas mansiones van ganando los costados de la ruta. El turbal que antes constituyó un serio problema, con los adelantos técnicos resulta un

remoto recuerdo. Allá está el campo de antenas de Radio Nacional; se mantiene en el mismo sitio. Cruzando la ruta, sobre el morro —el que fue denominado Monte Gallinero— está el Parador Naval Ushuaia, dependiente de la Dirección de Bienestar de la Armada.

Desde su punto más alto, se contempla una de las vistas panorámicas más hermosas de la zona, un real sueño para el fotógrafo. Este parador se ha incorporado al fomento turístico de la zona, ofreciendo posibilidades al personal de la Armada para que conozca la Tierra del Fuego. En sus laderas, que descienden suavemente, se ha desarrollado la cancha de golf; la más meridional del mundo, valga el título, sirve de solar a aquellos deportistas locales y de otros lares que se llegan hasta aquí. Entre hoyo y hoyo se retempla el espíritu con los magníficos panoramas que ofrecen la montaña y el mar, matizados por una vegetación exuberante y variada. Bajando nuevamente hacia la ruta N° 3, observamos unas instalaciones muy características: es el Club Hípico de Ushuaia. Hace unos años ya se hablaba de él y hasta hubo intentos para su puesta en marcha; el caballo se aclimata muy bien al ambiente, y los deportes en sí, como las cabalgatas de reconocimiento, son entretenimientos de esos que no se olvidan; además, el terreno accidentado y lleno de vericuetos estimula a este tipo de aventuras.

Por detrás del Monte Gallinero vuelve a unirse a la ruta N° 3 la calle Gobernador Paz, como dijimos al principio; entre ambas, al abrazar a amplias zonas, han dado origen a una verdadera revolución urbanística: modificaron las líneas de la ciudad, su dinámica, su ritmo cultural y social y han liecho esa Ushuaia, la Ushuaia del futuro.

Nos reencaminamos hacia el centro urbano; al llegar al C.A.D.I.C., separándose de la ruta N° 3 y dividiendo a la “zona militar” del anterior se interna una calle, penetramos en ella. En la misma medida que alcanzamos su parte más elevada, no salimos del asombro de ver tanta belleza; es que cada punto de Ushuaia muestra facetas de tan distintos matices que la persona amante de la naturaleza podría pasarse las horas mirando en silencio, divagando, reencontrándose con su auténtica intimidad. Siguiendo esta arteria, lindando siempre la zona militar, llegamos a empalmar —en línea recta— con la Avenida De Marote y por ésta arribamos al punto de partida: el parque, frente a la Estación Aerocomercial.

Zona militar

La línea materializada por la ruta N° 3, la calle por la que hemos caminado hace unos instantes y la Avenida De Marote, separan la zona militar del resto de la ciudad. La Armada Argentina, con ese rasgo de pionera que siempre la caracterizó, comprendiendo la necesidad de permitir la inexorable expansión que Ushuaia estaba ya reclamando

para convertirse en la hermosa ciudad que hoy visitamos, así como en el año 1948 ocupó las instalaciones de la ex cárcel para prestar con su presencia permanente el apoyo que aquella región apartada exigía, con la misma hidalguía y vocación de servicio, sale de aquel lugar y se traslada al sitio excéntrico que el Plan Regulador de la ciudad le ha asignado. Es un gesto del más puro civismo. La Península de Ushuaia es asiento del complejo naval-aeronaval: sus instalaciones, como no podía ser de otra manera, respondiendo al espíritu renovador que motivó las mentes de aquel año 1971, tienen un estilo que condice con el paisaje y restante edificación que la circunda; entrar hoy a Ushuaia por vía aérea es llegar a un parque de ensueño.

Con los pies en la tierra

Al abrir los ojos, caemos en la cuenta de que lo que antecede fue un hermoso sueño. Sin embargo, no es completamente así. Los años 1970 y 1971 ya han transcurrido y, ciertamente, han creado las bases para que el “sueño” cristalice punto por punto. Estudios, planes, presupuestos, proyectos, estado de ánimo, permiten sostener con entusiasta vehemencia que 1980, para quienes tengan la suerte de poder verlo, dejará realizar el itinerario pintado, verificando que lo expuesto no fue el producto de una profecía, sino de inquietas pretensiones pensadas y discutidas pacientemente con la vista puesta en las alturas.

Ushuaia, como el Bariloche de hace unos treinta años, tiene un destino señalado en el panorama argentino. El objetivo ya está elegido; hombres con pujanza —hoy jóvenes— que creen fervientemente en las posibilidades de sus tierras, se están preparando para provocar el gran *boom* de 1980. Por lo tanto, no será ya una sorpresa para nadie en el mundo, será la inteligente y completa cristalización de una idea transformada en plan concreto, será la simbiosis del esfuerzo, la fe, la voluntad de un pueblo, de un pueblo que por muchos años abandonado en “el último confin de la tierra” ha comprendido hoy su misión histórica —cual es el logro de la integración patagónica, comenzando por su vértice— y, levantando la antorcha de la luz, se ha lanzado a cumplirla.

Como dijimos al principio: este oasis, generado por la fuerza de la fe, será el atractivo poderoso para las gentes que buscan la proximidad de la naturaleza despojada de artificios y velos que la empañan; la pléyade de hombres y mujeres que se lancen a esta empresa serán los orgullosos hacedores de este edén del que estaremos reconocidos los demás argentinos. ¡Hombres y mujeres de mi patria: tengamos fe y esperanza; apoyemos esta verdadera gesta que realizará la juventud fueguina para gloria del país; levantemos la vista por encima del horizonte; ésa es la meta, y está en el Sur!



JOSÉ R. OÑATIVIA

Capitán de Corbeta

Falleció el 24 de diciembre de 1971

El capitán de corbeta José R. Oñativia nació el 26 de octubre de 1909. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1926 como cadete de la Escuela Naval y egresó como ingeniero electricista de 3ª el 30 de noviembre de 1931. Ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1945 y pasó a situación de retiro el 12 de enero de 1949.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Material, «Moreno», 2ª Escuadrilla de Exploración, 3ª Región Naval, Comisión Naval en Europa, «La Argentina», Comisión Naval en los Estados Unidos, Servicio de Comunicaciones Navales, Dirección General del Material y Comunicaciones Navales y Base Naval Puerto Belgrano.

La Dirección del Boletín del Centro Naval, en su nombre y en el de la Comisión Directiva de esta Institución, eleva una plegaria al Altísimo por el eterno descanso del consocio desaparecido.



JOSÉ M. HARISTOY

Teniente de Fragata

Falleció el 1° de julio de 1972

El teniente de fragata José M. Haristoy ingresó en la Armada el 8 de febrero de 1940, como cadete de la Escuela Naval, y egresó como guardiamarina el 1° de julio de 1944. Ascendió a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1948 y pasó a situación de retiro el 16 de octubre de 1950.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Aviación Naval, «Bouchard», «Rivadavia», «Parker» y Dirección General del Material Naval.

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



FEDERICO JANZEN VADILLO

Capitán de Fragata

Falleció el 18 de julio de 1972

El capitán de fragata Federico Janzen Vadillo nació el 27 de diciembre de 1912. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1927, como cadete de la Escuela Naval, y egresó como guardiamarina el 21 de diciembre de 1933. Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1948 y pasó a retiro el 9 de enero de 1952, desempeñándose luego como retirado en servicio desde el 27 de marzo de 1957 hasta el 1° de diciembre de 1964.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Almirante Brown» «Paraná», Escuadrilla de Ríos, «Bahía Blanca», «Rivadavia», «Pueyrredón», «Entre Ríos», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Independencia», «La Argentina», Escuela Naval Militar, Escuela de Guerra Naval, «Fournier», «Pampa», «Mendoza», E. M. Gral. Naval. «Rosario» y Dirección General del Personal. En retiro activo prestó servicios en la Dirección de Electrónica Naval.

En nombre de la C. D. y de su Dirección, el Boletín del Centro Naval da su postrer despedida al camarada consocio desaparecido.



MIGUEL SEOANE

Capitán de Navío Contador

Falleció el 5 de setiembre de 1972

El capitán de navío contador Miguel Seoane ingresó en la Armada el 8 de junio de 1914, como auxiliar contador. Ascendió a capitán de navío contador el 31 de diciembre de 1945 y pasó a situación de retiro el 24 de marzo de 1949.

Sus principales destinos fueron: Talleres de Marina Buenos Aires, «Patria», «Chaco», «Moreno», «Azopardo», Arsenal Río de la Plata, «Catamarca», «Jujuy», Prefectura Naval Matima, Base Naval Río de la Plata, «Rivadavia», Arsenal Naval Buenos Aires, Isla Martín García, 1ª Región Naval, Grupo de Sumergibles, Dirección General del Material, Escuadra de Mar, Base Naval Río Santiago, Base Naval Puerto Belgrano y Dirección General Administrativa.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío contador Enrique Gómez Paz, en nombre de la Armada

En nombre de la Armada Argentina cumpro con la penosa misión de despedir los restos del señor capitán de navío contador don Miguel Seoane.

Los que tuvimos la oportunidad de conocerlo sentimos su alejamiento como esas pérdidas irreparables propias del gran dolor, pero sirva de aliento y consuelo saber que su ejemplar conducta constituyó el espejo de muchos oficiales que, como una continuidad de su trayectoria, lo mantendrá siempre vivo en el recuerdo institucional.

De sus 35 años ininterrumpidos de consagración a la Armada, y a los 23 años de su retiro voluntario, aún recogemos sus valiosas experiencias en tareas de reglamentación y trabajo que marcan el rumbo hacia la perfección dentro de la Institución, en la que ostentó todos los grados y cargos que jalonaron su paso por la Armada, con el prestigio y la autoridad a que da derecho el haberlos merecido.

Que sea este acto un profundo testimonio de la Armada por uno de sus hombres que se brindó integralmente a ella dando todo lo mejor de sí, y el reconocimiento de compañeros navales, camaradas de armas y amigos personales que, acongojados por su muerte, se unen a sus familiares en el intenso dolor, rogando con cristiana resignación por su descanso en la paz del Señor.



ADOLFO E. LÓPEZ

Capitán de Navío Ingeniero

Falleció el 20 de octubre de 1972

El capitán de navío ingeniero Adolfo E. López ingresó en la Armada el 25 de abril de 1935, como teniente de corbeta del Cuerpo de Artillería de Costas, procedente del Ejército Argentino. Ascendió a capitán de navío ingeniero el 31 de diciembre de 1951 y pasó a situación de retiro el 13 de mayo de 1957.

Sus principales destinos fueron: «25 de Mayo», Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río Santiago, Destacamento Río Gallegos, Dirección General del Material Naval, Comisión Naval en Grecia, Comisión Naval en Suecia. Comisión Naval en los Estados Unidos, Fábrica Naval de Explosivos y Subsecretaría de Marina.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío ingeniero José A. Calviño, en nombre de la Armada

En nombre de la Armada Argentina cumplo con la misión de despedir los restos del señor capitán de navío ingeniero especialista don Adolfo E. López.

Misión dolorosa y difícil, ya que es imposible reflejar en palabras el sincero pesar que embarga a la institución naval cuando desaparece quien, con capacidad y ejemplo, le ha dedicado toda su vida en forma integral y desinteresada.

A raíz de sus inquietudes y de su inclinación por el estudio fue designado para cursar la especialidad de Pólvora, Explosivos y Guerra Química en la Universidad de Buenos Aires y en julio de 1944 recibió el título de ingeniero, pasando a revistar en el cuerpo de Ingenieros Especialistas.

Se destaca en esta nueva actividad. Proyecta y dirige hasta en sus más mínimos detalles la construcción de la Fábrica de Explosivos en Azul, a la que dedica durante largos años sus mejores esfuerzos. Cumple importantes misiones de estudio en el extranjero, asciende a capitán de navío en 1951 y culmina su actuación como miembro del Directorio de A.F.N.E.

La Armada Argentina ha perdido a uno de sus distinguidos oficiales. Comprende, por lo tanto, y comparte, el profundo dolor de sus deudos. Ruega a Dios que dé a ellos una cristiana resignación y que conceda al alma del capitán López la paz eterna.



JULIO CÉSAR COTO

Capitán de Fragata

Falleció el 21 de octubre de 1972

El capitán de fragata Julio César Coto nació el 3 de julio de 1903. Ingresó en la Armada el 1° de mayo de 1918, como aprendiz de la Escuela de Mecánica. El 1° de enero de 1926 ascendió a ingeniero maquinista de 3ª y el 31 de diciembre de 1944 a ingeniero maquinista subinspector. Pasó a situación de retiro el 24 de septiembre de 1945.

Sus principales destinos fueron: «Presidente Sarmiento», «Bahía Blanca», «Ministro Ezcurra», Estación Aeronaval Puerto Belgrano, «Buenos Aires», «San Luis», «San Juan», «La Rioja», «Moreno», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Mackinlay», 3ª Región Naval, «25 de Mayo», Comisión Naval en Europa, «Pueyrredón» y Dirección General del Material Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Juan M. Zabalet, en nombre de la Armada

La Armada Argentina me ha honrado hoy con la dolorosa misión de

despedir en su nombre, en esta ceremonia de homenaje postumo, al señor capitán de fragata don Julio César Coto.

Este distinguido oficial ingresó a la Armada cuando solamente contaba 14 años de edad. Las aulas que lo vieron formarse supieron de su particular inteligencia y capacidad. En marzo de 1925 egresó de la Escuela Naval para ser trasladado a la fragata «Presidente Sarmiento», a bordo de la cual realizó el viaje de aplicación en el mismo año. Graduado ya de oficial, fue escalando posiciones de buque en buque para luego dedicar sus últimos años, ricos en experiencia, a la Dirección General del Material Naval. En todos los destinos fue dando testimonio de una sincera vocación por el servicio, lo que le permitió lograr en ellos el reconocimiento de superiores y subordinados.

Recordamos así, brevemente, su larga trayectoria en la institución, en la que puso de manifiesto sus virtudes de destacado profesional y sus cualidades de hombre de bien, dedicando los mejores años de su vida con patriótico desinterés y singular entusiasmo.

Señor capitán de fragata don Julio César Coto: En nombre de la Armada Argentina, ruego a Dios conceda eterno descanso a su alma e inspire cristiana resignación a su familia para sobrellevar la dura prueba de esta pérdida irreparable.



AMÉRICO CÁCERES

Capitán de Fragata

Falleció el 25 de octubre de 1972

El capitán de fragata América Cáceres nació el 9 de diciembre de 1895. Ingresó en la Armada el 4 de marzo de 1913, como aspirante de la Escuela Naval, y egresó como guardiamarina el 6 de octubre de 1916. Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1936 y pasó a situación de retiro el 1° de diciembre de 1941, desempeñándose luego como retirado en servicio desde el 24 de agosto de 1946 hasta el 1° de abril de 1957.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Belgrano», «Moreno», «El Plata», «Uruguay», «Gaviota», «Huego», «1° de Mayo», «Vicente F. López», «Piedra Buena», «Ona», Zona Militar Dársena Norte, Escuela de Mecánica, «Bahía Blanca», «Rosario», Arsenal Naval Buenos Aires, «Garibaldi», «San Martín», «Rivadavia», Base Naval Puerto Belgrano, «Presidente Sarmiento», Comisión Naval en Europa, «Paraná», «Rosario», Región Naval, «Toba», Dirección General del Material Naval, «Cervantes», 3ª Región Naval, «Ezcurra», «Patagonia», Escuela de Guerra Naval, Arsenal Zárate, «Independencia», Dirección General del Personal y «Mendoza».

Algunos párrafos de la oración fúnebre que pronunció el capitán de fragata Juan Ramón Sanmarco, en nombre de la Armada

En la larga cadena de hombres que forjaron sus vidas en las filas de la Armada Argentina, se ha roto un eslabón más al fallecer el capitán de fragata don Américo Cáceres.

Sus dotes de oficial, tanto en lo profesional como en lo personal, se fueron reflejando en forma brillante en todos los destinos que jalonaron su carrera. Su capacidad en ellos se vio coronada en el ejercicio del comando de varias unidades.

Más de la mitad de su vida, 40 años de servicios, hablan de por sí de la dedicación, voluntad y sentido del deber con que el capitán Cáceres sirvió en nuestra Armada, a la que entregó los mejores años de su existencia; es por eso que hoy, al quebrarse el eslabón de su vida, los que lo recordamos en su larga actuación a bordo de nuestros buques, lo despedimos junto al muelle del que zarpa rumbo al descanso eterno que Dios ha de otorgarle.



JULIO C. AYALA TORALES

Capitán de Fragata

Falleció el 1° de noviembre de 1972

El capitán de fragata Julio C. Ayala Torales nació el 30 de octubre de 1879. Ingresó en la Armada el 2 de abril de 1895, como aspirante de la Escuela Naval, y egresó el 24 de enero de 1898 como guardiamarina. Ascendió a capitán de fragata el 23 de febrero de 1916 y pasó a situación de retiro el 2 de abril de 1923.

Sus principales destinos fueron: «Santa Cruz», «25 de Mayo», «9 de Julio», «Ushuaia», «Pueyrredón», «Presidente Sarmiento», «Libertad», «Thorne», «Patria», «Alte. Brown», «Buenos Aires», «Moreno», «Ministro Ezcurra», «Independencia», «Belgrano», «Rivadavia» y «San Martín».

Luego de su retiro se recibió de ingeniero civil y como tal actuó en la Universidad de Tucumán, alcanzando el rectorado de la misma. Especializado en petróleo, ingresó a YPF desempeñándose en Comodoro Rivadavia, Plaza Huincul y posteriormente en Salta, llegando a la categoría y cargo de administrador de los Yacimientos.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Adolfo Ospital, en nombre de la Armada

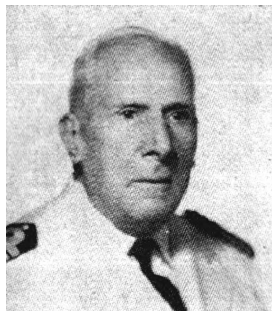
Tócame hoy la penosa misión de despedir en nombre de la Armada Argentina a quien fuera un destacado jefe de la misma, y que hiciera de la Artillería su razón de ser como oficial de la Armada.

Desde que ingresara en nuestras filas, sus sucesivos ascensos fueron jalando su paso por la institución, y así lo vemos embarcado prácticamente en todos los buques de entonces.

Los acorazados «Moreno» y «Rivadavia» permitieron que demostrara sus conocimientos en artillería, actuando como asesor en esta rama.

Su tránsito por la institución ha quedado registrado también con su labor como profesor en la Escuela Naval y en la Escuela Superior de Oficiales. Durante esos años, aparte de dictar cátedras afines a su especialidad, publicó un texto de Artillería que ha sido considerado como libro fundamental para la enseñanza de la materia.

La desaparición del capitán Ayala Torales es para la Armada Argentina una pérdida muy dolorosa, que sus integrantes lamentan enormemente. ¡Ruego a Dios le conceda la paz eterna!



CARLOS MONETA

Capitán de Navío

Falleció el 11 de noviembre de 1972

El capitán de navío Carlos Moneta nació el 16 de febrero de 1879. Ingresó en la Armada el 5 de diciembre de 1895, como aspirante de la Escuela Naval, y egresó como guardiamarina el 22 de diciembre de 1898. Pasó a situación de retiro el 19 de diciembre de 1930.

Sus principales destinos fueron: «Buenos Aires», «Pampa», «Gaviota», «Alte. Brown», «Guardia Nacional», «Espora», «Independencia», «1° de Mayo», «Tehuelche», «Libertad», «9 de Julio», «Moreno», «Chaco», «Rosario», «Belgrano», «San Martín» y «25 de Mayo».

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío José A. Rodríguez, en nombre de la Armada

La Armada Nacional me ha designado para despedir, en nombre de sus camaradas de armas, al señor capitán de navío don Carlos Moneta.

En su larga vida fue testigo de toda una etapa de la historia de la institución. Eran aquellas épocas duras y a la vez románticas. Grandes zonas de nuestro litoral permanecían aún vírgenes de la huella del hombre. El capitán Moneta formó parte de ese esforzado grupo que con barcos y medios que hoy consideraríamos precarios, y a costa de enormes sacrificios personales, fue incorporando al acervo de los conocimientos preciosos datos que permitieron a sus sucesores navegar con seguridad en aquellas casi desconocidas aguas.

A lo largo de esos años prestó servicios en numerosas unidades y destinos de nuestra Armada, comandando varias naves y desempeñándose brillantemente como agregado naval de nuestro país en Alemania. También las jóvenes generaciones que lo sucedieron recibieron sus enseñanzas en las varias veces que se desempeñó como profesor.

Al despedir hoy al señor capitán Moneta sentimos que se cierra otro capítulo de la historia de nuestra Armada.

En nombre de la institución, en nombre de cada uno de sus integrantes, le expreso la más profunda gratitud por todo lo que nos ha entregado en su larga y fecunda vida.

La hora del descanso bien ganado ha llegado. ¡Que su alma descanse en paz!

**MARTÍN H. ETCHEVERS****Contraalmirante**

Falleció el 13 de noviembre de 1972

El contraalmirante Martín H. Etchevers nació el 12 de julio de 1908. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1925, como cadete de la Escuela Naval, y egresó como ingeniero maquinista de 3ª el 30 de noviembre de 1931. Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1958 y pasó a situación de retiro el 1° de abril de 1960.

Sus principales destinos fueron: «Pueyrredón», «Rosario», «Belgrano», «Moreno», «Cervantes», Base Naval Puerto Belgrano, «Santa Cruz», Escuela Naval, Zona Naval Marítima, Fuerza de Patrullado del Plata, «La Argentina», Flota de Mar, Comisión Naval en Europa y Dirección General del Material Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata José Manuel Suárez, en nombre de la Armada

La Armada Argentina me ha designado para despedir, en nombre de sus camaradas de armas, los restos

del señor contraalmirante don Martín Héctor Etchevers.

Misión dolorosa y difícil, ya que es imposible reflejar en palabras el pesar que embarga a los miembros de la institución naval, cuando desaparece quien, con capacidad y conducta, le ha dedicado su vida en forma integral y desinteresada.

Desde que ingresó a la vieja Escuela Naval, hasta el día en que se acogió al retiro efectivo voluntario, su ejemplar trayectoria le permitió alcanzar las palmas de almirante, concretando así las ilusiones que se forjara en el instante de definir su vocación.

Sus dotes de oficial, tanto en lo profesional como en lo personal, se fueron reflejando en forma brillante en todos los destinos que jalonaron su carrera, embarcado en todas las unidades de significativo porte, donde se necesitaba del ingeniero por definición que existía en el señor contraalmirante Etchevers.

Luego, cuando ya hubo aquilatado una vasta experiencia profesional, tuvo oportunidad de mostrar sus aptitudes docentes, ilustrando y formando desde sus cátedras en la Escuela Naval Militar a los jóvenes oficiales a quienes supo transmitir, aparte de sus muchos conocimientos, una auténtica vocación, como la que el mismo sentía.

Más de la mitad de su vida en el servicio naval hablan de por sí de la dedicación, voluntad y sentido del deber con que el señor contraalmirante Etchevers sirvió a nuestra Armada, a la que entregó los mejores años de su existencia.

En nombre de la institución, en nombre de cada uno de sus integrantes, expreso, ante los restos del señor contraalmirante Etchevers, la más profunda gratitud por todo lo que nos ha entregado en su larga y fecunda vida.

Ha llegado la hora del reposo; que su alma descanse en paz.



GUILLERMO MONTENEGRO

Capitán de Fragata

Falleció el 16 de noviembre de 1972

El capitán de fragata Guillermo Montenegro nació el 23 de marzo de 1896. Ingresó en la Armada el 4 de marzo de 1913, como aspirante de la Escuela Naval, y egresó como guardiamarina el 6 de octubre de 1916. Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1935 y pasó a retiro el 31 de diciembre de 1940. Posteriormente desempeñó funciones de retirado en servicio desde el 1° de febrero hasta el 31 de julio de 1947.

Sus principales destinos fueron: «Rivadavia», «Presidente Sarmiento», «Thorne», «Patria», «Libertad», «Alférez Mackinlay», «Gaviota», «Vicente F. López», «Belgrano», «Ona», «Querandí», «Constitución», «San Martín», «Tehuelche», «Paraná», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Chaco», Servicio Hidrográfico, Dirección de Navegación y Comunicaciones, «Ministro Ezcurra», Dirección General del Personal, Escuela de Guerra Naval, «Moreno», «La Rioja» y Estado Mayor General Naval.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Alberto L. Padilla, en nombre de la Armada

En representación de la Armada Argentina, cumplo con la dolorosa y triste misión de dar su postrer adiós al señor capitán de fragata don Guillermo Montenegro.

En su paso por los distintos buques y dependencias de la Armada demostró el profundo conocimiento de su profesión, lo que unido a sus relevantes cualidades de hombre de bien, le valieron el aprecio y el respeto de sus superiores y subalternos.

Por otra parte, en mi condición de integrante de la actual Plana Mayor de la Escuela Naval Militar, no puedo dejar de mencionar su paso como profesor de dicho instituto, en el cual, una vez retirado del servicio activo, se hizo cargo de las materias Navegación e Hidrografía.

La Armada se suma al dolor que provoca su partida. Sólo nos resta rogar a Dios para que brinde descanso a su alma y lleve consuelo de cristiana resignación a quienes lloran su partida.



RICARDO LUIS MIR

Teniente de Corbeta

Falleció el 20 de noviembre de 1972

El teniente de corbeta Ricardo Lilis Mir nació el 7 de mayo de 1908. Ingresó en la Armada el 20 de marzo de 1924, como cadete de la Escuela Naval, y egresó como guardiamarina el 12 de diciembre de 1929. Ascendió a teniente de corbeta el 13 de setiembre de 1932 y pasó a situación de retiro el 3 de febrero de 1936.

Sus principales destinos fueron: «Moreno», «Garibaldi», «M.9», «1° de Mayo», «San Juan», «San Luis», «Rivadavia», Dirección General del Personal Naval, 3ª Región Naval y «Patagonia».

Algunos párrafos de la oración fúnebre que pronunció el teniente de corbeta Roberto M. Demichelis, en nombre de la Armada

La Armada Argentina me ha encomendado despedir los restos mortales del señor teniente de corbeta don Ricardo Luis Mir.

Para quienes vivimos la fe de Jesucristo, la muerte física no es, de

ninguna manera, el fin de la vida sino un cambio de ella. Como dijo a la usanza marinera el almirante Brown en su agonía, *sólo se trata de cambiar de fondeadero*.

Mir fue marino de alma; tenía verdadero espíritu de cuerpo. Decir que en sus diez años de servicio naval navegó 40.000 millas en unidades de grato recuerdo para la Armada es sólo una anécdota. Su espíritu de cuerpo lo conocen mejor quienes lo han tratado largamente y recuerdan su dedicación a la carrera del mar, dedicación que —por paradoja del destino— lo llevó incluso a pedir caballescamente la baja cuando sus obligaciones de familia lo impulsaron a alejarse de la vida naval activa.

La familia es otra faceta de la vida de Ricardo Luis Mir que presenta brillos propios, que aumentaron cuando constituyó su propio hogar hace 39 años; supo —junto con su amable y digna esposa— abrirlo a sus familiares y a sus muchos amigos.

También la amistad representa otra característica de su vida. Quienes lo han tratado asiduamente rememoran con cariño su finura, su gentileza y bonhomía, que se transparentaban en su voz firme pero suave y humilde. Amistad inquebrantable era la suya, tal vez herencia inconsciente de su ascendencia catalana; amistad más solidaria aún si de algún modo involucraba a la Marina de Guerra.

Por ello, aunque no tuve oportunidad de conocerlo personalmente, mi esperanza cristiana me hace sentir dichoso en este momento, porque sé que un día podré conocer en el cielo prometido al teniente de corbeta Ricardo Luis Mir.



RAÚL ELSEGOOD

Capitán de Navia

Falleció el 26 de noviembre de 1972

El capitán de navío Raúl Elsegood nació el 6 de agosto de 1912 e ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1927, como cadete de la Escuela Naval.

Algunos de sus principales destinos fueron: «Moreno», «Fournier», «Parquer», «Presidente Sarmiento», «Buenos Aires», «Patagonia», «25 de Mayo», «Sarandí», «San Luis», Zona Naval del Plata y Flota de Mar.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Laurio H. Destéfani, en nombre de la Armada

En nombre de la Armada Argentina cumplo con el penoso deber de despedir los restos mortales del señor capitán de navío don Raúl Elsegood, un oficial superior de relevantes condiciones y un hombre de bien.

En el momento del inevitable tránsito a otra vida de paz y serenidad, es cuando se valora la trayectoria de un hombre y se puede pensar si fue alguien, si dejó algo o si sólo pasó sin dejar rastros, ni afectos, ni enseñanzas, es decir, como si siempre hubiera estado muerto. Por el contrario, el señor capitán de navío Elsegood vive por su excelente carrera profesional, que aprovechó a la Armada, vive en el desconsuelo de sus compañeros, que alientan latentes re-

cuerdos y anécdotas, vive en el desgarrante dolor de su esposa e hijos y en la pena sin remedio de sus familiares y amigos.

Mucho de lo dicho lo vemos ahora en los rostros que nos rodean y en cuanto a su carrera profesional, la conserva cuidadosamente la Armada, porque fue un marino de guerra cabal, lo cual significa ser un profesional del mar, un caballero y un hombre capaz de darlo todo por su Patria, en el seno de la Armada.

Era de antigua estirpe marinera, pues descendía de aquel competente piloto Elsegood que acompañó a Bartolomé Descalzi en su histórico viaje de 1833 por el río Negro, en plena tierra del indio indómito y salvaje.

En el retiro también estuvo vinculado con lo marítimo, demostrando que su vocación era el mar y que había comprendido cuán importante era defender la soberanía de la Argentina en las aguas y el vasto patrimonio que ellas cubren.

Cuando se ha vivido una vida así, se puede afirmar que se ha cumplido con el país y cuando se deja una familia sumida en desconsuelo, que se ha sido buen esposo y padre.

Por eso podemos decir sin convencionalismos, ni repetir solamente una frase hecha: capitán de navío don Raúl Elsegood, podéis descansar en paz porque habéis vivido una vida útil y digna.

Que el Señor reconforte a sus familiares, compañeros y amigos y les dé el consuelo de su memoria viva y de su ejemplo. La Armada Argentina le rinde el postrer homenaje que merece quien ha cumplido con su deber con honra y capacidad.

También habló el vicealmirante Juan B. Basso, quien en su carácter de ex-comandante en jefe de la Flota de Mar, de cuyo Estado Mayor fue jefe el capitán Elsegood, destacó la conducta leal de éste, que en dramáticas circunstancias mantuvo fidelidad a su jefe, en perjuicio de su propia carrera futura.



RAÚL I. GONZÁLEZ VERGARA

Capitán de Navío

Falleció el 28 de noviembre de 1972

El capitán de navío Raúl I. González Vergara nació el 30 de agosto de 1912 e ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1927 como cadete de la Escuela Naval.

En 1937 obtuvo uno de los primeros brevets de aviador naval, revistando entonces con el grado de teniente de corbeta.

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1955.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Cesáreo Goñi, en nombre de la Armada

La Armada Argentina cumple hoy con profundo dolor la misión de despedir en ceremonia postuma al señor capitán de navío don Raúl Ignacio González Vergara, quien desde el año 1927 en que ingresó a la institución

le brindó lo mejor de sí, alentado por un irreductible cariño a su profesión y a su país, sumado a una constante búsqueda de superación y concreción de sus ideales.

A los 24 años de edad abrazó el servicio de las alas navales, las que se acuñaron en su corazón y por las que no escatimó sacrificios ni riesgos, encontrando en ellas el camino de su vocación profesional que lo llevarían finalmente a ocupar para siempre un lugar destacado en la historia de nuestra institución.

Con palabras no podemos expresar en su exacta dimensión el patrimonio espiritual de su calidad humana, que le permitió servir a la institución con honor y lealtad y absoluto desinterés, en pos del crecimiento y desarrollo de la Patria.

Las circunstancias particulares de haber sido subordinado y amigo suyo, en situaciones de relevante importancia nacional, me permiten agregar a título personal mi modesto testimonio de su inmenso cariño y orgullo por esta gran Argentina, su pueblo todo, la Armada y su familia.

A esta última quiero asegurarle que tienen fundados motivos para sentirse orgullosos de haber tenido un padre tan humano y generoso y que esto sirva como ejemplo y permanente basamento para aceptar esta irreparable pérdida con auténtica resignación cristiana.

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIO VITALICIO

Contraalmirante Martín H. Etchevers.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de corbeta (C) Cayetano Ramón Salazar, teniente de fragata ingeniero José Antonio Crespo y guardiamarinas Juan Florencio Acevedo, Carlos Alberto Acosta, Mario Alberto Aguilera, Carlos Alberto Aguirre, Oscar Rubén Alarcón, Daniel Eduardo Anselmo, José César Arca, Rubén Daniel Arce, Carlos César Arnani, Carlos Eduardo Bari, Jorge Ramón Becerra, Carlos A. Bengoechea, Raúl Eduardo Benmuyal, Eduardo Livio Bernasconi, Roque Bonastre, Carlos Alberto Bosque, Daniel Emilio Bullo, Alfredo Roberto Burgener, Armando Raúl Busto, Ricardo Héctor Cancino, Jorge Carlos Carra, Gustavo Cerimedo, Héctor A. Césari, Miguel Enrique Clements, Jorge Alberto Codina, Marcelo María Cordero Rojas, Jorge Osvaldo Corino, Owen Guillermo Crippa, José Roberto Daviou, Luis Alberto de Vincenti, Hugo Miguel Don-di, Osvaldo Ángel Faraminán, Mario Enrique Fenley, Jorge Fernández Lobbe, Jorge Marcos Ferrari, Luis María Ferrari del Sel, Carlos Ernesto Ferrer, Mario Hugo Figueroa, Juan Carlos Fondevilla Sancet, Jorge Horacio Fuertes, Juan Carlos Fusero, Jorge Manuel Gallardo Bissi, Mauricio García Agustoni, Carlos Mario García Canals, Ernaldo Jorge Gelo, Mario Gerlo, Luis R. Gómez, Fernando Gómez Centurión, Luis Enrique Green, Carlos Héctor Gregoire, Jorge Omar Grosso. Jorge Diego Guzmán, Miguel Ángel Hogas, Jorge Alberto Janiot, Guillermo Horacio Keunecke, Jorge Oscar Lascano, Alberto Luis Lasserre, Jorge Omar Leonetti, Ricardo López Anadón, Guillermo Jorge Luna, Leónidas Luis Maloberti, Ricardo Daniel Marega, Gustavo Mariano, Ricardo Marini, Roberto Enrique Martínez Roveda, Juan José Martínez Villamil, Fernando Miguel Mártire, Ángel Juan Meijide, Alberto Julio Monges, Edgardo Omar Monín, Jorge Armando Morasso, César Carlos Mouján, Aldo Luis Nicoletta, Rodolfo Ortiz Frágola, Julio Alberto Pa-

checo, Carlos Alberto Paxote, Norberto Pedrezzetti, Gustavo Eduardo Pensotti Méndez, Alfredo Fernando Pereyra, Eduardo Mario Pereyra, Miguel Ángel Pereyra, Enrique Alfredo Pérez, Mario Francisco Pérez, Edgardo Roberto Picardi, Julio Alberto Poch, Ricardo José Pradella, Héctor Hugo Puente, Héctor Oscar Radero, Eugenio Héctor Ramiro, Norberto Rodolfo Reggiani, Carlos Hugo Río, Pedro Robledo, Ronaldo Rogéis, José Alberto Rositano, Pablo Carlos Rossi, Juan Carlos Rubino, Manuel Emeterio Sánchez, Raúl Norberto Sánchez, Francisco Blas Scarpitto, Dante Alberto Schaller, Luis Carlos Severino, Luis Alberto Staudenmann, Roberto Sylvester, Horacio Eduardo Talarico, Gustavo Joaquín Tufiño, Leonardo Rodolfo Verra y Remudo Germán Williams Corvalán.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Teniente 1° bioquímico José R. Siburu, capitán (FA) Ricardo Eugenio Mattenet, profesor Fernando A. Moliné, ex teniente de corbeta Conrado Aquiles Viola y capitán (FA) (RE) Eduardo Wilkinson.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Teniente de fragata Guillermo A. Acosta, capitán de fragata Ignacio Albarenque, capitán de fragata ingeniero Raúl Alemán, capitán de navío Marcelo C. Bourdeu, teniente de navío Mario A. Copello, capitán de fragata Juan C. Corbetta, capitán de fragata Carlos A. Costela, teniente de navío ingeniero Juan P. de Nardo, capitán de navío Fermín Eleta, capitán de navío Carlos A. Esteverena, capitán de navío Alberto H. Ferradas, capitán de fragata Alejandro A. Galarce, capitán de fragata Patricio W. J. Kelly, capitán de fragata Enrique Larrinaga, capitán de fragata ingeniero Víctor H. Martínez Civelli, capitán de fragata Tomás J. Mc Gough, capitán de fragata Federico W. Müller, capitán de fragata José M. Ochoa, capitán de fragata Vicente Palumbo, capitán de fragata Luis B. J. Perazzo, capitán de navío Carlos A. Perticarari, capitán de fragata Oscar H. Rousseau, capitán de fragata Julián A. Saráchaga, capitán de navío Jorge E. Suaya, capitán de navío Adolfo Videla, teniente de corbeta Luis Virgile y capitán de corbeta Emilio Xiberta.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS CONCURRENTES

Ex teniente de navío auditor José Tanzi y ex teniente de navío bioquímico Agustín Ángel Savaretti.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitanes de fragata Julio C. Coto, Américo Cáceres, Julio César Ayala Torales y Guillermo Montenegro, capitán de navío Carlos Moneta, contraalmirante Martín H. Etchevers y capitán de fragata Hugo N. Pantolini.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío ingeniero Adolfo López, teniente de corbeta Ricardo L. Mir, capitán de fragata Francisco Alvarez Colodrero, capitán de navío Raúl Elsegood, capitán de navío Raúl I. González Vergara, comodoro Ítalo A. Cerri y capitán de fragata Alberto A. Baglietto.

Por renuncia: Teniente de fragata ingeniero Jorge Nelson Rifatti, teniente de corbeta Oscar Adolfo González y guardiamarinas Daniel Guillermo Ubieta, Carlos Alberto Soler y Héctor E. Lescano.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Señor Federico Fernández Pita.

Por renuncia: Ingeniero Roque Francisco Gómez, ingeniero Jorge Horacio Moroni y comodoro César Padilla.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por no estar encuadrados en el artículo 17, inc. 5º, del Estatuto: Ex teniente de fragata médico Ricardo Aldo Canteli y ex teniente de fragata ingeniero Leopoldo Carlos Lagier.

DELEGACIÓN PUERTO BELGRANO. Ampliación de partida para edificio e instalaciones

Atento al pedido formulado por esta Delegación, la C. D. resolvió concederle 8.000 pesos para la ampliación de la partida que se expresa.

PANTEÓN. Misa de difuntos

El 26 de noviembre se realizó la misa de fieles difuntos, a la que concurrieron los capitanes Rivolta y Martínez en representación de la institución.

DISTRIBUCIÓN DE PARTIDA ESPECIAL

De acuerdo con lo dispuesto en la sesión de la C. D. del 22 de junio pasado, y a propuesta del presidente de la Subcomisión de Deportes, se ha resuelto distribuir la asignación recibida de acuerdo con el siguiente detalle:

- 1— \$ 10.000 - Stand de tiro, casa central
- 2— „ 13.000 - Gimnasio del Campo Deportivo Olivos
- 3— „ 2.000 - Jaula de golf, casa central
- 4— „ 100.000 - Renovación de embarcaciones
- 5— „ 10.000 - Remodelación de las canchas de fútbol, frontón y rugby
- 6— „ 15.000 - Adquisición de elementos varios para deportes

DELEGACIÓN MAR DEL PLATA.

Incremento de crédito asignado

De acuerdo con lo solicitado por esta Delegación, la C. D. ha resuelto incrementar en la suma de 700 pesos el crédito asignado a la misma.

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS. Renuncia de vocal y designación de reemplazante

La C. D. decidió incorporar como miembro del Instituto del epígrafe al ingeniero Luis M. Migone en reemplazo del ingeniero Enrique Butty, que renunció recientemente por razones de salud.

TORNEO DE TENIS INTERCÍRCULOS FUERZAS ARMADAS. Trofeo “Camaradería”

El Centro Naval, representado por el Casino de Oficiales de la Base Naval de Puerto Belgrano, se adjudicó la posesión definitiva del trofeo “Camaradería”, en la quinta sesión por la disputa del mismo que se realizó entre el 22 y el 24 de setiembre en las instalaciones del Círculo Militar, en Olivos, y que fuera puesto en juego en 1967 por el Círculo Militar, el Círculo de Aeronáutica y el Centro Naval.

La reglamentación del certamen preveía que sería poseedor definitivo del trofeo el equipo que lo ganara en tres años consecutivos o alternados.

Hasta el presente año se encontraban inscriptos como ganadores los siguientes equipos:

1967 — Círculo Militar
1968 — Centro Naval
1969 — Centro Naval
1970 — Círculo Militar

Al no haberse disputado en 1971, tal situación colocaba al Círculo Militar y al Centro Naval en condiciones de adjudicarse definitivamente el trofeo, en caso de triunfar alguno de ellos en el presente año.

Desarrollo del Torneo 1972

Viernes, 22 — Círculo Militar, 5; Círculo de Aeronáutica, 1
Sábado, 23 — Centro Naval, 5; Círculo de Aeronáutica 1
Domingo, 24 — Centro Naval, 5; Círculo Militar, 1

Las posiciones y puntajes finales fueron:

1° Centro Naval, 10 puntos
2° Círculo Militar, 6 puntos
3° Círculo de Aeronáutica, 2 puntos

El equipo del Centro Naval estuvo integrado por los señores:

Capitán de fragata Francisco Suárez Battan
Capitán de fragata Norman R. Azcoitia
Capitán de corbeta contador Horacio O. Altamirano
Capitán de corbeta Juan P. Villemur
Capitán de corbeta médico (R) Emilio Lamón
Teniente de navío Pedro Varela
Teniente de navío bioquímico Rubén Edrosa
Teniente de navío (R) Enrique Gómez Villafañe y
Teniente de fragata Pedro Peretti

Finalizado el torneo, en una ceremonia presidida por el Presidente del Círculo Militar, general D. Rosendo Fraga, se procedió a la entrega del trofeo recibido con carácter de posesión definitiva por parte del Centro Naval y las réplicas correspondientes a los integrantes del equipo ganador.

Es de notar el logro del objetivo primordial buscado, como lo fue desarrollar una justa deportiva en franca camaradería y cordialidad, destacándose la eficaz organización y permanente cortesía puestas de manifiesto por el Círculo Militar, constituido en organizador en la oportunidad.

El trofeo en cuestión fue entregado por el Centro Naval en custodia al Casino de Oficiales de la Base Naval de Puerto Belgrano, dado que tradicional y prácticamente ha sido quien durante los años de su disputa asumió la representación con sus jugadores.

IX TORNEO DE GOLF INTERFUERZAS ARMADAS. Copa “Camaradas”

Este torneo se realizó en el Mar del Plata Golf Club (Playa Grande), los días 14 y 15 de octubre:

Los resultados del mismo fueron los siguientes:

1) TORNEO O POR EQUIPOS

1° Ejército

Four balls	343
Mecial plays.....	735

Total..... 1.078

2° Armada

Four balls	365
Mecial plays.....	722

Total..... 1.087

3° Aeronáutica

Four balls	367
Medal plays	761

Total..... 1.128

2) TORNEOS INDIVIDUALES

Campeón de las FF. A. A. (Scratch)

Brigadier mayor José R. Salas	82
-------------------------------------	----

Categoría de 0 a 13

1° Capitán de navío julio Palacios Córdoba	74
2° Coronel (RE) Carlos Shaw	74
3° Capitán de corbeta Juan Pechar	75

Categoría de 14 a 22

1° Capitán de fragata (RE) Carlos Castro	75
2° Capitán de fragata (RF) José M. Cagliolo	75

3) TORNEO FOUR-BALLS

1° General (RE) Gonzalo Gómez y teniente coronel (RE) Mario Zucal	63
2° Comodoro César Stagnaro y mayor Mario Cardoni	64

TORNEO DE BRIDGE INTERCÍRCULOS

El 21 de octubre se llevó a cabo en las instalaciones del Centro Naval el Torneo de Bridge Intercírculos, que organizó nuestra institución.

Luego de 64 manos resultó ganador del torneo el equipo representativo de nuestro Centro, que lo integraron las siguientes parejas:

Equipo "A"

- Capitán de fragata Adolfo Campos - Sra. Celina R. Vda. de Medrano.
- Tte. de navío Carlos A. Rodríguez Alvarez - Sra. Diana A. de Rodríguez Alvarez.

Equipo "B"

- Capitán de fragata Enrique Frogone - Sra. Irma G. de Frogone.
- Sra. Beatriz de Larrage - Sra. Elena de López de Bertodano.

TORNEO INTERCÍRCULOS MILITARES DE PELOTA A PALETA

Los días 6, 7 y 8 de noviembre se disputó este torneo, cuyos resultados fueron los siguientes:

Partidos disputados:

- El 6.XI* — Centro Naval, 30 versus Círculo de Aeronáutica, 22
- El 7.XI* — Círculo Militar, 30 versus Círculo de Aeronáutica, 15
- El 8.XI* — Círculo Militar, 35 versus Centro Naval, 32.

De acuerdo con estos resultados las posiciones obtenidas fueron:

- 1° — Círculo Militar
- 2° — Centro Naval
- 3° — Círculo de Aeronáutica

El binomio representativo del Centro Naval estuvo integrado por el capitán de corbeta José F. Águila y el teniente de fragata Augusto Bedaconatz.

TORNEO DE AJEDREZ

Durante el mes de noviembre se realizó el torneo de ajedrez para jugadores socios de nuestro Centro, de 2ª categoría.

Se inscribieron once participantes, resultando ganador el capitán de navío Dante D. Galetto, quedando empatado el segundo puesto entre los capitanes Jonás L. Sosa, Álvaro Gómez Villafañe y Paulo M. Ferro.

RANKING INTERNO DE ESGRIMA

El 2 de diciembre tuvo efecto en nuestra Sala de Esgrima el ranking interno en las especialidades de espada y sable, con los siguientes resultados:

Espada: 1° Teniente de corbeta Julio Vara. 2° Teniente de navío ingeniero Silvestre Fernández.

Sable: 1° Teniente de navío ingeniero Silvestre Fernández. 2° Teniente de fragata Francisco L. Rioja.

XVIII SALÓN ANUAL DE MARINISTAS

Adjudicación de premios

El 20 de noviembre a las 18 se inauguró en los salones de nuestro Centro esta muestra pictórica que organiza anualmente la institución, oportunidad en la que fueron entregados los premios discernidos a los artistas que se hicieron acreedores a los mismos, y que fueron los siguientes:

Premio de Honor - Medalla de oro y plaqueta.

A la obra *El Puente*, del señor Otón Ringer.

Primer Premio - Medalla de oro.

A la obra *Atardecer*, del señor Claudio Gorrochategui.

Segundo Premio - Medalla de plata dorada.

A la obra *Quietud*, del señor José García Teyra.

Tercer Premio - Medalla de plata.

A la obra *Los Amigos*, del señor Oscar A. Franchino.

Premio Marinas de Alta Mar - Medalla de oro.

A la obra *Alta Mar N° 1*, del señor José Savino.

Menciones especiales - Medallas de plata.

Se otorgaron tres, a las siguientes obras: *Domingo en la Boca*, *Tormenta en la Boca* y *Boca del Paraná Bravo*, de los señores Juan Carlos Paz, Héctor Norberto Ronchetti y Andrés Rodríguez do Río, respectivamente.

También merecieron el elogio del jurado, por la calidad de las obras presentadas, los siguientes artistas: señoritas Olga Pasternak, Marta Lozano y Lucy Boero y el señor Oreste E. Rosasco.

Asimismo, el jurado propuso a la Honorable Comisión Directiva la institución de un premio consistente en una medalla de plata a otorgar a la mejor acuarela, con el fin de estimular esta rama del arte pictórico, propuesta que fue aprobada.

La muestra permaneció librada al público hasta el 25 del mismo, en el horario de 17 a 20.

El jurado designado al efecto estuvo así constituido:

Presidente: Capitán de navío Antonio H. Rivolta

Vocales: Contraalmirante Ricardo G. Franke (ausente), capitán de ultramar Emilio Biggeri, señor José Sevilla y señor César Novelletto .

ESTATUTO.

Reforma al último párrafo del artículo 5

De acuerdo con el mandato conferido por la Asamblea Extraordinaria del 26 de abril del año en curso, se ha resuelto modificar el último párrafo del artículo 5 del Estatuto de la siguiente manera: A continuación de: "... Hipotecario Nacional": " , ... Nacional de Desarrollo, de la Provincia de Buenos Aires, de la Ciudad de Buenos Aires y con toda otra institución bancaria".

En consecuencia, el texto del citado artículo 5 queda redactado de la siguiente manera:

Art. 5 — El patrimonio del Centro Naval estará constituido:

- 1° Por los bienes muebles e inmuebles que posee actualmente o que adquiera en adelante por cualquier título.
- 2° Por las cuotas que abonen sus socios.
- 3° Por el producido de actos, fiestas o reuniones que realice y por cualquier otra suma que recaude en concepto de retribución de servicios.
- 4° Por las utilidades que perciba como consecuencia de operaciones de crédito y administración de haberes de los socios.
- 5° Por el producido de los bonos que emita.
- 6° Por todo bien que ingrese a la institución como donación, legado, subvención o por cualquier otro concepto.

El Centro Naval está capacitado para realizar todos los actos jurídicos que no se hallen expresamente prohibidos por este Estatuto, pudiendo, en consecuencia, adquirir bienes muebles e inmuebles y contraer obligaciones, así como realizar cualquiera operación con los bancos de la Nación Argentina, Hipotecario Nacional, Nacional de Desarrollo, de la Provincia de Buenos Aires, de la Ciudad de Buenos Aires y con toda otra institución bancaria.

Interpretación del artículo 15, último párrafo

Con el fin de establecer debidamente la aplicación de este último párrafo, que se refiere a la cuota de ingreso, la C. D. ha decidido que el oficial que se incorpore como socio después de haber transcurrido los dos años desde su alta como oficial, deberá abonar la cuota de ingreso (seis cuotas sociales por cada año o fracción de año a partir de su egreso de la Escuela Naval).

INFORMATIVO

Para conocimiento de los señores consocios, se transcribe a continuación el texto de un comunicado que ha sido publicado en los diarios "La Prensa" y "La Nación":

La Comisión Directiva del Centro Naval, interpretando el pensamiento de sus asociados, expresa su más enérgico repudio a las expresiones de un ex general argentino que ante la prensa extranjera menoscabó a las armas de la República.

Rinde así homenaje al Ejército Argentino que hermanado con la Marina de Brown, Espora y Rosales juntos combatieron desde los albores de nuestra nacionalidad y tuvieron muertos heroicos defendiendo la sagrada inviolabilidad de nuestras fronteras.

Los diarios “Clarín” y “La Razón” no lo han publicado.

CAMPO DEPORTIVO OLIVOS

— *Reglamentación.*

Se ha dispuesto incluir, dentro de los socios adherentes, a los abuelos, para lo cual se modificará el título IV - *De los Socios*, del Campo Deportivo Olivos.

— *Reglamentación de los Profesores y/o Instructores - Título XIV y el Apéndice N° 8 “Tarifas para la práctica del karate”.*

Ha sido aprobada esta incorporación en la Reglamentación correspondiente.

— *Situación de concurrentes con carnets que no están contemplados dentro de la Reglamentación.*

Se ha resuelto otorgarles autorización para el uso del Campo, sin caigo, hasta el 1° de abril de 1973, fecha en que esa franquicia caducará definitivamente.

— *Oficiales de la Armada Argentina no socios del Centro Naval.*

Se ha decidido modificar el Título IV —*De los Socios*— eliminando del artículo 401 la parte correspondiente a “... los Oficiales de la Armada Argentina no socios del Centro Naval...”, por cuanto en el acta de cesión del Campo Deportivo Olivos no figura ninguna obligación para con aquellos oficiales que no son socios del Centro Naval.

RECEPCIÓN A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El 14 de diciembre se llevó a cabo en los salones de nuestro Centro la tradicional recepción en honor de los nuevos guardiamarinas egresados de la Escuela Naval Militar, luego del viaje de instrucción en el crucero A.R.A. «La Argentina».

Inició el acto el señor presidente de nuestro Centro, vicealmirante Eugenio Fuenterosa, quien expresó:

Señores guardiamarinas:

Os halláis en el Centro Naval, recalada terrestre de los oficiales de la Armada. Es vuestra primera visita y, por tanto, os doy la bienvenida. Élla es extensiva a los becarios del Ejército y de la Fuerza Aérea que, no dudo, ya se han hermanado con vosotros.

Guardiamarinas: Exteriormente, el Centro Naval es una casa. Podríamos decir, una casona; una vieja casona familiar. Y éste fue realmente el espíritu e intención de sus creadores. El paseante inadvertido podrá detenerse tal vez en la contemplación de sus molduras, de sus herrajes, pero no podrá advertir que tras sus paredes hay sonidos y fragancias que sólo un oficial de Marina podrá percibir. Porque penetrar en esta casa, y muy en especial para los que ya han dejado el servicio activo, es ingresar en la reminiscencia, en la nostalgia. En sus ámbitos, se confunden la patriarcal figura del anciano almirante, con la inquieta y vivaz del joven guardiamarina. Hay un aura de “Casa Grande”, que les penetrará a poco que caminen por sus salones. Es la “Cámara” que permite la reunión de los compañeros que múltiples destinos y azares han desperdigado. Es el tránsito obligado del que llega o del que, arraigado en la gran ciudad, siente el imperativo del rostro amigo o la palabra conocida.

Esto, y noventa años de prestigio y honra, es el Centro Naval.

Y a él llegáis en particulares circunstancias del país. Una circunstancia que conduce imperativamente a mirar hacia adelante, no recogiendo del pasado más que el ejemplo de los hombres dignos y probos. Una circunstancia que mueve a rechazar enfáticamente añejos ensayos demagógicos, poblados de aberraciones, que fueron desde el avasallamiento de las instituciones, hasta la conculcación de la dignidad de los individuos. Que tanto usaron los dineros del pueblo para la coacción moral, como en aventuras mesiánicas. Que tanto abusaron del libertinaje para sí, como para pervertir a la niñez y a la juventud. Ese pasado, sin ejemplo y lleno de pecados, no puede ser admitido por quienes deseamos reconstruir y no solamente calafatear.

Y en esta tarea, titánica tarea, debe guardarse un recaudo que os he de puntualizar ya que, como oficial almirante, cometería grave omisión de no señalarlo.

Puede que a corto plazo, o ya, algunos os señalen como sectarios de banderías políticas. Negad tal imputación mancillante. Ni la Armada ni sus hombres se prestan o se prestarán a malabarismos electoralistas. Somos parte de la circunstancia, pero no para influir sobre ella.

Guardiamarinas: Hace pocas horas habéis iniciado la aventura de los “Caballeros del Mar”. Sed dignos de tal denominación, que es la divisa tácita del oficial de Marina. Sabemos que es pesada carga, pero justo título.

Señores becarios de las Fuerzas Armadas Argentinas: Esta ‘Casa Grande’, que ya he mencionado, os desea que la bienvenida inicial quede extendida en un sincero “¡hasta pronto!”.

Y en el punto final de vuestro recibimiento, séame permitido como presidente del Centro Naval, dirigiros a todos una breve Orden de Zarpada: “¡Que buenos vientos os guíen permanentemente!”.

Finalizado el discurso del vicealmirante Fuentesosa, usó de la palabra el guardiamarina Gustavo Federico Mariano, quien agradeció en nombre de sus compañeros y en el propio la recepción de que eran objeto.

TRABAJOS PUBLICADOS EN EL BOLETÍN EN LOS AÑOS 1971-1972

Designación del Jurado para el discernimiento de los premios

Con el fin de estudiar los trabajos publicados en los años 1971 y 1972, han sido designados los capitanes Ianni y Rennella y el director del Boletín, capitán Wolberg, para colaborar con la Subcomisión de Estudios y Publicaciones en el discernimiento de los premios “Almirante Brown” (bienal, año par), “Piedrabuena” (anual), “Ratto” (anual) y “José B. Collo” (no periódico).

REUNIÓN DE FIN DE AÑO CON EL PERSONAL

Como es habitual al finalizar cada año, el 29 de diciembre, a las 19.30, se realizó la reunión de las autoridades del Centro, encabezadas por el señor presidente, con el personal de la casa.

A la vez, este año se dispuso que en este tradicional acto se entregaran las medallas de oro a los empleados que hubieran cumplido sus bodas de plata con la institución, y que en esta oportunidad fueron la señora Clara I. de Rajoy y los señores Norberto A. Vega, Ramón Rodríguez, Juan Carlos Pellerano y Francisco Flaiban.

La entrega de las medallas fue efectuada por el presidente, vicealmirante Fuenterosa, que tuvo palabras de elogio para quienes colaboraron a través de tantos años de servicios, como así para el resto del personal por las tareas cumplidas en el año que finalizaba, y brindó por la felicidad de todos los presentes y sus respectivas familias en el nuevo año.

ASAMBLEA ORDINARIA DEL AÑO 1973

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:

Presidente: Por dos años.

Vicepresidente 1º: Por dos años.

Tesorero: Por dos años.

Diez vocales titulares: Por dos años.

Un vocal titular: Por un año. (Para completar período del capitán de navío
Jonás L. Sosa, que renunció.)

ASUNTOS INTERNOS

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:

Presidente: Vicealmirante Eugenio Fuentesosa

Vicepresidente 1°: Contraalmirante Víctor H. Pereyra Murray

Tesorero: Capitán de navío contador Aldo A. Marchesotti

Vocales titulares: Capitán de navío Hugo Luis G. Dietrich, contraalmirante Luis María Mendiá, capitán de navío Raúl Oscar Ziegler, capitán de navío odontólogo Lionel R. 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 fragata Juan Jorge Basso y capitán de corbeta I. M. Fernando J. García (vocal suplente).

Revisor de cuentas titular: capitán de navío Antonio Vañek.

Miembros que continúan en sus funciones:

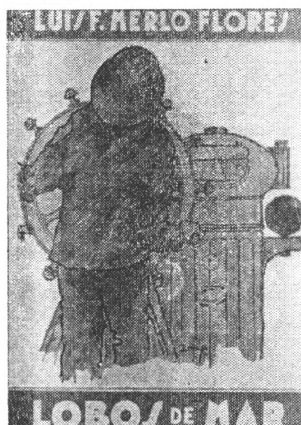
Vicepresidente 2°: Capitán de navío Antonio H. Rivolta

Protesorero: capitán de fragata contador Jorge L. Puente

Vocales titulares: Capitán de navío Enrique G. Martínez, capitán de fragata Carlos D. Rojo, capitán de fragata Francisco Suárez Battan, teniente de fragata Rodolfo Rodríguez Villar, capitán de fragata Rafael E. Ghalier, capitán de fragata Fulgencio Ruiz, capitán de fragata Barry M. Hussey, capitán de navío Isidoro A. Paradelo y contraalmirante médico Manuel V. Talarico.

Revisor de cuentas titular: capitán de navío Carlos Evald Arnold.

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: \$ 4,50

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 125



Entretenimientos

ACERTIJOS

Anagrama

Movimiento de las olas que retroceden al retirarse de la orilla.

Persona que cuida una casa ajena y vive en ella (iemen.).

Aféresis silábica

Buque de cruz de 2 ó 3 palos, sin cofas.

Defecto o vicio de alguna cosa.

Paragoge

División que en la bodega de un buque se hace para colocar y distribuir la carga.

Demostración de cariño hecha con gestos y ademanes.

Homónimos

Embarcación pequeña con un palo con vela latina, botolón con un foque, y mesana a popa.

Instrumento musical de cuerda con caja cóncava y gibosa.

Síncopa

Árbol del Uruguay de fruto amarillento, comestible.

Aparejo que sirve para izar alguna cosa.

Cambio de consonante

Embarcación turca de transporte.

Fundador de la religión musulmana.

Cambio de vocal

Mar muy dilatado.

Asteroide N° 224 que emplea 1571 días en dar la vuelta al Sol.

Fuga de consonantes

A . U . . A .

Unir dos cabos o dos listones por sus puntas.

Fuga de vocales

. M B . D . Z . R

Unir la boneta a la vela principal por la embadazadura.

(La solución en la página 534)

CASILLERO 1

a	22	118	29	4	89	50
b	97	57	106	83	79	77
c	112	131	95	143	43	25
d	15	104	116	12	129	34
e	94	141	26	100	7	134
f	88	5	53	120	127	81
g	55	46	111	10	86	14
h	124	48	30	70	78	109
i	17	2	137	39	133	61
j	31	119	1	75	80	28
k	56	76	114	3	71	27
l	63	47	93	16	33	99

m	9	24	8	117	45	87
n	105	98	11	108	44	90
ñ	74	69	37	126	40	115
o	41	32	140	49	20	135
p	102	42	62	68	144	59
q	19	139	6	64	110	92
r	36	113	54	21	136	125
s	72	52	96	107	82	128
t	60	73	123	51	67	65
u	138	130	13	23	132	122
v	142	58	84	121	91	103
x	66	85	35	18	38	101

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. Estas amargas y proféticas palabras son de un gran patriota, de quien se dijo después que fue “el más grande hombre civil de los argentinos”. Nació en Buenos Aires en 1780 y murió en Cádiz en 1845.

Referencias

- a) Casilla tosca y rústica, especialmente la que está hecha de madera, ramaje o paja (pl.).
- b) Arbusto aromático de la familia de las rutáceas, originario de África.
- c) Sacerdote de los antiguos galos y britanos.
- d) Sulfuro natural de plomo, gris y lustroso.
- e) Cobertizo, barraca, tinglado.
- f) Médico descubridor del bacilo de la lepra.
- g) Lengua de un pueblo o nación.
- h) Incapaz de combatir, indefenso, débil.
- i) Estado de la sana razón.
- j) Planta criptógama, asociación de un hongo y una alga.
- k) Ciudad donde está el sepulcro de Mahoma.
- l) Líquido espeso, dulce, de color pardo, residuo de la cristalización del azúcar.
- m) Ninfa de los ríos y las fuentes (mitol.).
- n) Machacar, aprensar, sacar el jugo a una cosa.
- ñ) Planta lobeliácea de las Antillas, hojas espinosas, flores blancas, jugo lechoso cáustico.
- o) Beneficio que rinde un capital.
- p) Arriesgan, arriscan.
- q) Gran desierto de África.
- r) Escrito o discurso mordaz, para ridiculizar a alguna persona o cosa.
- s) Que tesa o produce tensión.
- t) Tronco del cuerpo humano (pl.).
- u) Desvanecimiento leve y pasajero.
- v) Doncella romana consagrada a la diosa Vesta.
- x) Segunda porción del intestino delgado.

(Lo solución en Ja página 534)

SOLUCIONES DE LOS ENTRETENIMIENTOS

Acertijos

Anagrama:

Resaca. Casera.

Aféresis silábica:

Polacra. Lacra.

Paragoge:

Arruma. Arrumaco.

Homónimos:

Laúd.

Síncopa:

Araza. Arza.

Cambio de consonante:

Mahona. Mahoma.

Cambio de vocal:

Océano. Océana.

Fuga de consonantes:

Ayustar.

Fuga de vocales:

Embadazar.

Poligrafía

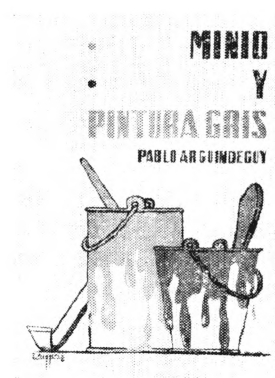
a) Chozas; b) Diosma; c) Druida; d) Galena; e) Galpón; f) Hansen; g) Idioma; h) Imbele; i) Juicio; j) Lique; k) Medina; l) Melaza; m) Náyade; n) Pistar); ñ) Quibey; o) Rédito; p) Riscan; q) Sahara; r) Sátira; s) Tensor; t) Torsos; u) Vahido; v) Vestal; x) Yeyuno.

“Quizá hoy no se haga justicia a la nobleza y sinceridad de mis sentimientos, mas yo cuento que al menos se me liará algún día por la posteridad y la historia”.

BERNARDINO RIVADAVIA

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.



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. 125

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: \$ 4,50

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. GRAF. BUSCHI S. A.

INDICE TOMO CX

1972

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1972 Num. 690	
	<i>(Carátula)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Sumario)</i>	S/Nº
	<i>(Autoridades Boletín)</i>	S/Nº
	Marinos Ilustres. Comodoro Augusto Laserre	S/Nº
	Comisión Directiva	S/Nº
	Subcomisiones - Delegaciones	S/Nº
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de	
	Conferencias	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial - Aviso Centro Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	S/Nº
Sanchez Sañudo C.	Los derechos humanos, custodios del progreso y la estabilidad	1
Chingotto M. R.	La inmigración boer en la Patagonia	11
Guzmán C.A.	El combate naval de Lepanto, bautismo de fuego de Miguel de Cervantes	
	Saavedra	23
Lázari E.C.A.	La sociedad y su universidad	33
Ayala Torales J.R.	Comentarios sobre los sistemas de armas	55
Varela R.A.	Instituto para la Investigación de los Problemas del Mar	63
Gómez Villafañe A.	La "Nueva Concepción del Derecho" y la Economía Política	69
Moreno J.C.	La extraordinaria vida del comandante Piedra Buena	79
Notas profesionales	NACIONALES	
"	Nuevo Secretario General Naval	87
"	Arribó a las islas Malvinas el yate "Fortuna"	87
"	Arribo de una flotilla de la Real Marina británica	88
"	Visita de una escuadrilla brasileña	88
"	Visita del Jefe de Estado Mayor de la Marina Italiana	88
"	Visita de un famoso historiador naval	89

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1972 Num. 690 (Cont.)	
Notas profesionales	Visita del Jefe de Estado Mayor de Defensa de Gran Bretaña	90
(cont.)	Se construirán en el país dos embarcaciones para la Armada	90
"	Recibió ELMA el buque de carga "Río Calchaquí"	90
	- Construirá AFNE dos graneleros de 27.300 toneladas	90
	- El nuevo buque	91
"	Los Pactos de Mayo	91
	EXTRANJERAS	
	Francia	
"	Primer submarino nuclear francés lanzamisiles	93
	Italia	
"	La presencia rusa en el Mediterráneo	96
	- Denuncia contra Italia	97
	- Conclusión soviética	97
	Unión Soviética	
"	El poderío de las armas rusas	98
	INTERNACIONALES	
	Barcos soviéticos en aguas sudamericanas	98
Necrología	Teniente de Navío Roberto J. Madou	101
"	Teniente de Navío Contador Vicente S. Lezama	102
"	Capitán de Corbeta I.M. Julio Eduardo Pérez Habiaga	103
"	Capitán de Fragata Vicente Arteaga	104
"	Capitán de Fragata Jorge J. Resio	105
"	Teniente de Fragata Felipe Bosch	106
"	Capitán de Navío Contador Liboro F. Gamberale	107
"	Capitán de Navío Médico Melchor Andrés Escola	108
"	Capitán de Navío Dante J. Bárzana	109
"	Capitán de Fragata Carmelo Castorina	110
"	Capitán de Fragata Alberto G. Failo	111
"	Contraalmirante Julio L. Castro	113
"	Capitán de Navío Adolfo V. Cordeu	115
"	Capitán de Corbeta Ingeniero Jorge Gabriel Fontenla	116
Asuntos Internos	Reconocimiento de socios vitalicios	117
"	Altas de socios activos	117
"	Altas de socios concurrentes	117
"	Bajas de socios vitalicios	117
"	Bajas de socios activos	118
"	Bajas de socios concurrentes	118
"	Separación de socios activos	118
"	No confirmados como socios	118
"	Presupuesto para el Ejercicio 1972	118
"	Modificación del régimen del Fondo de Previsión para Quebrantos	119
"	Préstamos. Modificación de escalas	120
"	Boletín. Premios a los trabajos publicados en los años 1970 y 1971.	121
	- Designación del jurado	121
	- Centenario del nacimiento del vicealmirante Carlos G. Daireaux	121
"	Nuevo Panteón social	121
	- Cesión de un lote en el Cementerio de la Chacarita	121

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
	Enero - Marzo 1972 Num. 690 (Cont.)	
Asuntos Internos	Delegación Ushuaia. Designación de presidente	121
(cont.)	Anexo del Centro Naval Tarifas	121
"	Memoria y Balance del ejercicio 1971	123
"	Asamblea Extraordinaria. Fecha y temario	123
"	Asamblea Ordinaria	123
	a) Lista de candidatos - Oficialización	123
	b) Fecha y temario	124
"	Homenaje al almirante Guillermo Brown	124
	Entreteneamientos	125
	Soluciones	128
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	129
	<i>(Servicios y Horarios de la casa)</i>	130
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
	Abril - Junio 1972 Num. 691	
	<i>(Carátula)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso para egresados de la Escuela Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso para egresados de la Escuela Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Sumario)</i>	S/Nº
	<i>(Autoridades Boletín)</i>	S/Nº
	Comisión Directiva	S/Nº
	Subcomisiones - Delegaciones	S/Nº
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de	
	Conferencias	S/Nº
	<i>(Imagen del Centro Naval)</i>	S/Nº
	El nonagésimo aniversario del Centro Naval	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/Nº
Rodríguez B.N.	Petróleo argentino. (Algunos apuntes históricos)	131
Morell F.I.D.	Evolución de la navegación	139
Polverino A.M.	Una Luna para porfiados	155

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1972 Num. 691 (Cont.)	
<i>Rizzo Romano A.H.</i>	Pesca y protección de los recursos vivos del mar en la Patagonia argentina (Provincia del Chubut)	163
<i>P. de Pelliza M.Z.</i>	Un episodio en la carrera del Contraalmirante Franklin Nelson Page	179
<i>Biggeri E.</i>	El velero «Alejandrina». (Un barco resucitado)	185
<i>Dufour G.</i>	Breve historia de los cronómetros de marina	191
<i>Sidders J.C.</i>	Un método de calificación	199
<i>González Warcalde</i>	Un largo y accidentado viaje por el Atlántico	203
<i>Wysokinski A.</i>	La Marina de Guerra Polaca libre. (Algunos episodios de su actuación durante la Segunda Guerra Mundial)	211
<i>Brendel J.</i>	Al crucero «Almirante Brown»	229
Necrología	Guardiamarina Néstor Ricardo Reyna	231
"	Capitán de Navío Médico Reinaldo J. Urcelay	232
"	Teniente de Navío Ezequiel M. Real de Azúa	233
"	Contraalmirante Luis Manrique	234
"	Teniente de Navío Odontólogo Mario Devéze	235
"	Capitán de Fragata Contador Antonio Juan J. Buyé	236
"	Capitán de Fragata Juan S. Contreras	237
"	Capitán de Fragata Manuel Rubén Iñiesta	238
"	Capitán de Fragata Roberto Calegari	239
"	Teniente de Navío Ricardo Juan Hattemer	240
"	Capitán de Navío Odontólogo Guido Mercurio	241
"	Capitán de Corbeta Raúl Alberto Torres	242
"	Capitán de Navío José Angel Cordeu	243
"	S.A.R. el Duque de Windsor	244
"	Capitán de Corbeta Pedro Ferré Gallino	246
Asuntos Internos	Altas de socios activos	247
"	Altas de socios concurrentes	247
"	Confirmados como socios concurrentes	247
"	Reconocimiento de socio concurrente	248
"	Baja de socio honorario	248
"	Bajas de socios vitalicios	248
"	Bajas de socios activos	248
"	Bajas de socios concurrentes	248
"	No confirmados como socios	248
"	Separación de socios activos	248
"	Aumento de la cuota social	249
"	Premios "Piedra Buena" y "Ratto" a las mejores colaboraciones publicadas en el Boletín del Centro Naval	249
"	Instituto de Publicaciones Navales	
	- Renuncia de un vocal	249
"	Ciclo musical de 1972	249
"	Asamblea Ordinaria	
	- Renovación parcial de la Comisión Directiva	249
"	Constitución de Comisiones y Delegaciones	250
"	90° Aniversario del Centro Naval	251
"	Día de la Armada - 17 de mayo	256
"	Donación al Hogar Naval "Stella Maris"	256

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
	Abril - Junio 1972 Num. 691 (Cont.)	
Asuntos Internos	Mausoleo al general Aramburu	256
(cont.)	Asociación "Amigos de la calle Florida"	
	- Comida a ls autoridades del Centro Naval	256
"	Servicios de la casa	256
	Entretenimientos	261
	Soluciones	264
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)</i>	
	<i>(Servicios y Horarios de la casa)</i>	
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
	Julio - Septiembre 1972 Num. 692	
	<i>(Carátula)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Sumario)</i>	S/Nº
	<i>(Autoridades Boletín)</i>	S/Nº
	Comisión Directiva	S/Nº
	Subcomisiones - Delegaciones	S/Nº
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de	
	Conferencias	S/Nº
	El fundador de la Escuela Naval Militar - Domingo F. Sarmiento (imagen)	S/Nº
	El centenario de la Escuela Naval Militar	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales - Lámina)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Pubicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/Nº
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/Nº
Basilico E.	El perito argentino Francisco P. Moreno y un presunto informe suyo publicado en Chile sobre las islas Pcton, Lennox y Nueva	267
Cohen J.M.	Tres temas de Estrategia Naval	287
Scunio A.D.H.	El aporte extranjero a las guerras argentinas	311
Crespo Luis O.	¿Empresa multinacional o empresa del Estado?	317
Gerino H.J.	Nuestro calendario en la marcha del tiempo. Su origen. Su historia	325
Moranchel M.A.	¿En qué mundo vivimos?	341
Villafañe A.G.	La "Nueva Concepción del Derecho" y las Finanzas	353

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Julio - Septiembre 1972 Num. 692 (Cont.)		
Notas profesionales	NACIONALES	
"	Alocución del comandante de la aviación naval sobre los sucesos de Trelew	361
"	Ceremonia de bautismo y botadura del B/M "Río Deseado"	363
"	A propósito del centenario de la Escuela Naval Militar	367
	EXTRANJERAS	
	Estados Unidos	
"	Submarino de rescate de la armada norteamericana	368
	Gran Bretaña	
"	Pesquero de arrastre británico para un proyecto de pesca en la costa argentina	369
"	Segundo buque de guerra de la clase "Amazon"	370
"	Timón activo	371
Necrología	Capitán de Fragata Alberto José André	373
"	Capitán de Fragata Ingeniero José Carlot Bertino	374
"	Teniente de Fragata Rogelio A. G. Barreiro	375
"	Capitán de Fragata José Luis Echevarren	376
"	Capitán de Fragata Manuel A. Valiente	377
"	Capitán de Fragata Juan O. Güell	378
"	Teniente de Corbeta Eduardo H. Gorla	379
"	Capitán de Fragata Adolfo Schiaffino	380
"	Contraalmirante Edgardo Jorge Iquierdo Brown	381
"	Capitán de Fragata Heriberto J. Gambirassi	382
"	Capitán de Corbeta Juan Carlos Villegas Basabilvaso	383
"	Capitán de Fragata Rafael Bronenberg	384
Asuntos Internos	Altas de socios activos	385
"	Altas de socios concurrentes	385
"	Bajas de socios vitalicios	385
"	Bajas de socios activo	385
"	Bajas de socio concurrentes	386
"	Separación de socios activos	386
"	Separación de socio concurrente	386
"	No confirmados como socios	386
"	Delegación Puerto Belgrano	386
	- Nombramiento de presidente	
	- Casino Militar de Oficiales de la Base Naval de Puerto Belgrano	
"	Presidencia de la Nación. Contribución	387
"	Club Francés. Torneo internacional de esgrima	387
"	168° Aniversario del fallecimiento del Teniente de Navío Cándido de Lasala	387
"	Instituto de Publicaciones Navales	387
	- Designación de un vocal	
	- Memoria y Balance del Ejercicio del año 1971	
"	Aniversario del fallecimiento del general San Martín	387
"	Comodoro del Yacht Club Centro Naval	388
	- Renuncia	
"	Designación de un vocal titular de la C.D.	388
"	Revolución Libertadora. Nuevo aniversario	388
"	Panteón. Medidas de seguridad	388

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Septiembre 1972 Num. 692 (Cont.)	
Asuntos Internos	Instituto de Publicaciones Navales	389
(cont.)	- Donación de cuadros	
"	Colegio Nacional N° 2 "Domingo Faustino Sarmiento". Conmemoración del 80° aniversario	389
"	Salones del 2° piso y del Anexo	389
	- Reducción de tarifas	
"	Torneo de sable individual	390
"	Atentado en el Centro Naval del Tigre	390
"	Centenario de la fundación de la Escuela Naval Militar	391
	- Colocación de una placa recordativa donada por el Centro Naval	
	Entretenimientos	395
	Soluciones	398
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	
	<i>(Servicios y Horarios de la casa)</i>	

	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1972 Num. 693	
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	<i>(Autoridades Boletín)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones - Delegaciones	S/N°
	Autoridades Instituto de Publicaciones Navales e Instituto Naval de Conferencias	S/N°
	Vicealmirante Emilio Rodolfo Berisso (foto)	S/N°
	Vicealmirante Emilio Rodolfo Berisso. Su trágico fallecimiento	S/N°
	<i>Homenaje de sus egresados a la Escuela Naval Militar en su centenario</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales - Lámina)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1972 Num. 693 (Cont.)	
<i>Rojas I. F.</i>	Soluciones conflictivas en el Alto Paraná	401
<i>Díaz Castelli R.O.</i>	La Escuela Naval Militar a través de sus primeros cien años	425
<i>Rojo C.D.</i>	Clodomiro Urtubey en el Colegio Naval Militar de España	455
<i>Florido P.C.</i>	Espíritu de buque	461
<i>Laucirica H.J.</i>	Logística y seguridad	471
<i>Moranchel M.A.</i>	Codicilo al testamentodel Almirante Nelson.	483
<i>De Simone E.J.</i>	Ushuaia... un desafío la capacidad argentina	485
Necrología	Capitán de Corbeta José R. Oñativis	503
"	Teniente de Fragata José M. Haristov	504
"	Capitán de Fragata Federico Janzen Vadillo	505
"	Capitán de Navío Contador Miguel Seoane	506
"	Capitán de Navío Ingeniero Adolfo E. López	507
"	Capitán de Fragata Julio César Cotto	508
"	Capitán de Fragata Américo Cáceres	509
"	Capitán de Fragata Julio C. Ayala Torales	510
"	Capitán de Navío Carlos Moneta	511
"	Contraalmirante Martín H. Etchevers	512
"	Capitán de Fragata Guillermo Montenegro	513
"	Teniente de Corbeta Ricardo Luis Mir	514
"	Capitán de Navío Raúl Elsegood	515
"	Capitán de Navío Raúl L. González Vergara	516
Asuntos Internos	Reconocimiento de socio vitalicio	517
"	Altas de socios activos	517
"	Altas de socios concurrentes	518
"	Reconocimiento de socios vitalicios	58
"	Reconocimiento de socios concurrentes	518
"	Bajas de socios vitalicios	519
"	Bajas de socios activos	519
"	Bajas de socios concurrentes	519
"	No confirmados como socios	519
"	Delegación Puerto Belgrano. Ampliación de partida para edificio e instalaciones	519
"	Panteón. Misa de difuntos	519
"	Distribución de partida especial	520
"	Delegación Mar del Plata. Incremento de crédito asignado	520
"	Instituto Naval de Conferencias. Renuncia de vocal y designación de reemplazante	520
"	Torneo de tenis Intercírculos Fuerzas Armadas. Trofeo "Camaradería"	520
"	IX Torneo de Golf Interfuerzas Armadas. Copa "Camaradas"	521
"	Torneo de Bridge Intercírculos	522
"	Torneo Intercírculos Militares de pelota a paleta	523
"	Torneo de Ajedrez	523
"	Ranking interno de esgrima	523
"	XVIII Salón Anual de Marinistas. Adjudicación de premios	524
"	Estatuto. Reforma al último párrafo del artículo 5°	525
"	- Interpretación del artículo 15, último párrafo	525
"	Informativo	525

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Octubre - Diciembre 1972 Num. 693 (Cont.)		
Asuntos Internos	Campo deportivo Olivos	526
(cont.)	Recepción a los nuevos Guardiamarinas	526
"	Trabajos publicados en el Boletín en los años 1971-1972	527
	- Designación del Jurado para el discernimiento de premios	527
"	Reunión de fin de año con el personal	527
"	Asamblea Ordinaria del año 1973	528
	- Renovación parcial de autoridades	528
	Entretenimientos	531
	Soluciones	S/Nº
	<i>(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/Nº
	<i>(Servicios y Horarios de la casa)</i>	S/Nº