ARA **Granville,** ***presencia argentina en el Caribe.***

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882

ESTRATEGIA

FUERZAS ARMADAS

TRATADO DEL RIO DE LA PLATA

LITIGIO CON CHILE

SISTEMAS NAVALES

PUERTOS

MALVINAS

HIDROGRAFIA

ECOLOGIA

Número 772

OCTUBRE, NOVIEMBRE Y DICIEMBRE DE 1993

CORREO ARGENTINO
CENTRAL (B)
FRANQUEO PAGADO CONCESION Nº 4830
TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 1023

CONCRETE SUS DESEOS.

CREDITOS DIRECTOS

HASTA

$ 10.000

Con Garantía Personal
Plazo hasta 18 meses

HASTA

u$s 100.000

Con Garantía Hipotecaria
Plazo hasta 60 meses

Llámenos y le brindaremos la atención personalizada que Ud. merece. Si prefiere deje su mensaje durante las 24 horas al 393-2553 y uno de nuestros oficiales de créditos lo llamará inmediatamente.

Sin recurrir a intermediarios, obtenga en forma inmediata un préstamo para:

- ✓ *Refaccionar o comprar su vivienda*
- ✓ *Adquirir o cambiar su vehículo*
- ✓ *Concretar planes de turismo*
- ✓ *Comprar artículos para el hogar*
- ✓ *Financiar proyectos comerciales*
- ✓ *Atender necesidades de consumo*
- ✓ *Aplicar a cualquier destino de orden familiar*

SADELA
COMPAÑIA FINANCIERA

Reconquista 555 (1003) Buenos Aires
Tel.: 393-5500/5650/5928/5700/5800
Fax: 393-2553

CONSULTE SOBRE BENEFICIOS ESPECIALES PARA PERSONAL DE LAS FF.AA.

Número
772

OCTUBRE, NOVIEMBRE
Y DICIEMBRE DE 1993

VOL. 111 AÑO 112

AG ISSN 0009-0123

Miembro de la Asociación
de la Prensa Técnica Argentina

Premio COLLO Bienio 1987/1988

Premio RIZZUTO 1990

Registro de la
Propiedad Intelectual
Número 348.577 (14-XII-93)

Florida 826 - 1º Piso
(1005) Buenos Aires
Tel.: 311-0041
REPUBLICA
ARGENTINA

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882

Director: Vicealmirante **Rodolfo A. Remotti.**

Consejo Editorial:

Presidente, contraalmirante Roque L. Manrique; Vocales, capitán de navío Eduardo L. Alimonda, capitán de navío Juan R. Ayala Torales, capitán de navío Alberto D. Dabini, capitán de fragata Lorenzo O. Lugo, capitán de fragata I.M. Sergio Robles.

Corresponsales: Capitán de corbeta I. M. Alberto J. Baffico, capitán de navío Orlando Bolognani, teniente de navío I. M. Eduardo M. Brousson, teniente de navío Alejandro M. Colombo, capitán de corbeta Antonio E. Cornejo, capitán de navío Guillermo R. Delamer, capitán de corbeta médico Alberto Delucchi Levene, capitán de fragata Guillermo J. Duhalde, teniente de navío Gustavo H. Ferrari, capitán de fragata odontólogo Juan Antonio López, capitán de corbeta Gabriel A. Richmond.

Los autores sor» responsables de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval. Se autoriza la reproducción parcial o total de los artículos publicados, a condición de mencionar expresamente autor y fuente.

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante FEDERICO A. LARRINAGA
Vicepresidente 1º: Contraalmirante ROBERTO A. DAY
Vicepresidente 2º: Contraalmirante I.M. EDUARDO A. CASADO
Secretario: Capitán de navío ZENON S. BOLINO
Tesorero: Capitán de navío contador VICTOR F. GONZALEZ
Protesorero: Capitán de fragata contador ANGEL M. PARADISO

Vocales titulares

Capitán de navío EMILIO A. GALMARINI
Capitán de navío contador SELESIO RODRIGUEZ ESTEVEZ
Capitán de navío JOSE OMAR LODIGIANI
Capitán de navío EMILIO A. BARROS
Capitán de navío JOAQUIN EDUARDO STELLA (*)
Capitán de navío GUILLERMO RAMON DELAMER
Capitán de fragata ingeniero DOMINGO A. LEOPARDO (*)
Capitán de fragata MIGUEL A. BENAZZI
Capitán de fragata CARLOS ALBERTO DALINGER
Capitán de navío JORGE E. CERQUEIRO
Capitán de navío JORGE R. JAUREGUI
Capitán de navío contador MALCOLM B. KENNARD

Teniente de fragata WALTER R. OPPEN
Capitán de navío CARLOS MARIA ROBERT
Capitán de navío JUAN C. ABBONDANZA
Capitán de navío OSCAR GARCIA
Capitán de navío RENE G. J. BUTELER
Capitán de fragata I.M. OSCAR B. LOPEZ (**)
Capitán de navío JORGE L. ALBERTANI (***)
Capitán de navío ALBERTO J. ALTIMIR
Capitán de navío I.M. MIGUEL A. INDA
Capitán de navío I.M. CARLOS A. BOUVET
Capitán de fragata RAFAEL SGUEGLIA
Capitán de navío auditor IRENEO J. PORTELA

Vocales suplentes

Caftán de navío I.M. CARLOS G. CEFARATTI
Capitán de corbeta NESTOR G. CASTAGNINO

Capitán de navío I.M. OSCAR R. GRONDA
Teniente de navío (CPTERE) ERIC F. LOPEZ

Comisión revisora de cuentas
Titulares

Capitán de fragata contador RODOLFO HECTOR CERAIN
Capitán de fragata contador RINALDO B. BLANC

Capitán de fragata contador RICARDO A. SANCHEZ
Capitán de fragata contador RODOLFO O. PETERS

Suplentes

Capitán de navío contador EDMUNDO R. TEVES

Capitán de fragata contador NABOR HORACIO CORDOBA

(*) Delegación Puerto Belgrano

(**) Delegación La Plata

(***) Delegación Bahía Blanca

INDICE

CARTA DEL DIRECTOR 675

CARTAS AL DIRECTOR 677

VIVENCIAS DE JÓVENES TRIPULANTES DEL CRUCERO ARA *GENERAL BELGRANO* 680

ESTRATEGIA

VIABILIDAD DE UN SISTEMA COLECTIVO DE DEFENSA EN EL CONO SUR
por el ingeniero Alberto A. Prieto y el capitán de navío Heberto J. Rubattlno

Multinattonal torces: their strategic feasibility toward an hemispheric security.

Fuerzas Multinacionales: su viabilidad y oportunidad estratégica en pos de una seguridad hemisférica. 681

LA CONTRARREVOLUCION
por el contraalmirante Fernando A. Milla

Revolutbn and counter revolution: opposed factors, its generation and actions to be accomplished.

Análisis de los factores que generan y definen la denominada contrarrevolución. 697

FUERZAS ARMADAS

UNA RESERVA NAVAL ¿PARA HACER QUE?
por el doctor Agustín A. Monteverde

Facts about the military reserve forces; the necesity of their organization and duties within the national detense. Experience in foreing armed forces.

La problemática concerniente a la necesidad de su organización y del rol a desempeñar en el sistema de defensa del país. Experiencias en FF.AA. extranjeras. 711

TRATADO DEL RIO DE LA PLATA

Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo
VIGESIMO ANIVERSARIO DE LA FIRMA DEL TRATADO DEL RIO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARITIMO
por el capitán de navío Julio Daniel Chaluleu

A narrative about the tasks under development in relation with the River Plate Treaty signed 20 years ago by the Argentine Republic and Uruguay.

Descripción de las tareas que se desarrollan como consecuencia de la firma del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. 725

PUERTOS

LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y SU PUERTO EN EL "2050" **por el capitán de ultramar Bruno Pellizzetti**	***Port of Buenos Aires on the coming era, specifically in the 2050 year.***	**Un proyecto portuario para el futuro: Buenos Aires en el año 2050.**	**733**

MALVINAS

DE LAS FALKLAND A LAS MALVINAS **por el capitán de navío Carlos A Louge**	***The Argentine Republic and Great Britain: an acount about the social, politic and economic relations since the XIX century.***	**Las relaciones anglo-argentinas a partir del siglo XIX vistas a través de una óptica sociopolítica y económica.**	**757**

HIDROGRAFIA

COMENTARIOS SOBRE LA CRECIDA DEL AÑO 1992 EN LOS RIOS PARANA, PARAGUAY E IGUAZU **por el ingeniero Raúl Frledman**	***Reasons of the flowing of the Parana, Paraguay and Iguazu rivers during 1992.***	**Exposición de las causas que motivaron las crecidas de los ríos Paraná, Paraguay e Iguazú en 1992.**	**763**

SISTEMAS NAVALES

EVOLUCION Y TENDENCIAS DE LOS SISTEMAS NAVALES (VI) **por el capitán de navío Ventura J. Reverter**	***Sixth yearly report on weapons systems.***	**Sexto informe anual referido al tema general de los sistemas de armas.**	**775**

LITIGIO CON CHILE

DEMARCACION PENDIENTE EN EL LIMITE CON CHILE **Hielo Continental - Laguna del Desierto** **Tramo Hito 62 - Lago San Martín** **Latitud cerro Stokes** **por la licenciada Teresa A. Maknis**	***The author presents an study about the unmarked part of the boundaries between Argentine and Chile.***	**Trátase de un estudio referido al límite con Chile, y aún no demarcado.**	**791**

ECOLOGIA

CORMORANES por la profesora Etef Carpí	***A new contribution to the knowledge of the fauna on our coasts.***	**Aporte descriptivo de la fauna de nuestro litoral marítimo y fluvial: tos cormoranes.**	**823**

PANOL GENERAL

GUERRA DE FANTASMAS	**por el capitán de navío Eduardo L, Alimonda**	**789**
ESTELAS AJENAS	**Testimonios de heroísmo en las Malvinas ¿RECUERDA A LANGOSTINO Y *LA CORINA*?, por Carlos Doglfol!**	**834**
PROMOCIONES Y ASOCIACIONES		**838**
UNA PROEZA MARINERA	**por el almirante Isaac Francisco Rojas**	**843**
REVISTAS	**por el capitán de navío Ventura J. Reverter**	**851**
FUNDACION SANIDAD NAVAL ARGENTINA (FUSANA)		**855**
LIBROS	**por el capitán de navío Eduardo L. Alimonda**	**857**
NOTICIAS DE LA ARMADA	**A 44 AÑOS DE LA BOTADURA DEL *FORTUNA*, por el capitán de fragata Mariano A. Torre**	**860**
MEDALLA EN HOMENAJE AL ALMIRANTE ROJAS		**863**
DEL LIBRO DE ACTAS DE LA COMISION DIRECTIVA		**868**
NUESTRA GENTE		**878**
OBITUARIO		**882**
INDICE GENERAL DEL VOLUMEN CXI Alfabético por autor		**897**
	Cronológico del Obituario	**901**
	Artículos publicados referidos al Conflicto del Atlántico Sur	**902**

C O L A B O R A C I O N E S

El **Boletín del Centro Naval** se nutre fundamentalmente de las colaboraciones que, desde siempre, los socios y amigos de estas páginas han hecho llegar.
Pero para que la ininterrumpida serie de notas en nuestra revista mantenga su actualidad necesitamos que esas colaboraciones arriben en forma continuada... y particularmente son esperadas las de autores jóvenes a quienes deseamos ver reflejados con mayor frecuencia en estas páginas.
En ese sentido, y a modo de somera guía sugerimos algunos títulos o áreas donde pensamos que pueden adentrarse.
Ellos son:

- Estrategia.
- Intereses marítimos.
- Ciencia y tecnología.
- Operaciones.
- Geopolítica.
- Industria naval.
- Táctica.
- Derechos del mar.

CARTA DEL DIRECTOR

A nuestros lectores:

Con este ejemplar del Boletín del Centro Naval se completan las ediciones que corresponden ai año 1993. Así es que la presente abarca los meses de octubre, noviembre y diciembre.

Debe recordarse que la programación editorial así lo impone para darnos tiempo a la lectura previa, selección y posterior composición y diagramación de los artículos presentados.

Y luego se continúa el ciclo con la impresión correspondiente.

En lo relativo a los artículos que nos proponen, mi apreciación es que la cantidad, si bien razonable, tiene algunos baches o ausencias en lo referido a la participación activa de los autores jóvenes.

Insistimos, una vez más en ello, porque su ausencia se nota y su presencia se anhela en nuestras páginas.

No deben abstraerse por presuntos temores, por tratarse de jóvenes, pues precisamente debe ser todo lo contrario: esas ideas, esa savia rejuvenecedora, intelectual y profesionalmente hablando, es la misma que, salvando años motivó al joven teniente Albarracin a concebir y gestar lo que hoy es el Centro Naval.

Y a impulsar el nacimiento de esta revista, que más que centenaria, es uno de los pilares de cultura de la Institución Armada Argentina y del país mismo.

¡Entonces queda planteado el desafío!...

Una novedad en nuestra diagramación: a partir de este número, los lectores han de encontrar incorporados a nuestras páginas y a través de los «Asuntos Internos», temas tales como la transcripción de las Actas de Reuniones de la Comisión Directiva del Centro Naval, noticias de interés referidas al mismo y el Obituario correspondiente a los seis meses precedentes.

De aquí en mas ha quedado cancelada aquella separata que de ello se ocupaba y que, con frecuencia, no llegaba a todos los socios.

Hemos recogido así el testimonio, el pedido y el interés de un grupo importante de camaradas que se acercaron a nuestra redacción para así manifestarse.

Y en un sentido convergente hemos creído que incorporar el recuerdo gráfico de aquellos que, si bien ya en otro fondeadero, no han dejado de pertenecer al grupo de camaradas todos de nuestro legendario Centro Naval, constituía una deuda de amistad.

Y ese es nuestro homenaje...

Para finalizar es dable resumir a usted el temario de esta entrega y que abarca temas concernientes a Estrategia, Fuerzas Armadas, Tratado del Río de la Plata, Puertos, Malvinas, Hidrografía, Sistemas Navales, Litigio con Chile y Ecología, más las secciones fijas habituales.

Una vez más agradecemos por acompañarnos en nuestra tarea, ya sea con vuestra presencia o mediante cartas a través de las cuales nos hacen saber de consensos o disensos. Pero que en igual sentido nos brindan excelentes puntos de vista y experiencias necesarias para mantener el rumbo o corregir en algunos grados, si así conviniera.

Hasta la próxima.

BCN

Los señores socios y los suscriptores
que hayan optado por recibir el Boletín
retirándolo personalmente,
deberán hacerlo dentro del plazo de 90 días
del último mes que abarca el número.

CARTAS AL DIRECTOR

Buenos Aires, 16 de diciembre de 1993

Señor Director:

Su carta del Director, que prologa el Boletín del Centro Naval Nª 771/93, nos hace caer en la cuenta que los vientos económicos están azotando con mayor intensidad, al frondoso y centenario árbol. Ese mismo de raíces regadas con miles de artículos y notas, que deleitaron e informaron a varias generaciones, particularmente de marinos, como hoy lo sigue haciendo.

Ese mismo que, en mayo de 1982, debiendo festejar jubilosamente sus primeros 100 años de vida, dio paso en sus páginas a comentarios, opiniones y testimonios, relacionados con la guerra por las Islas Malvinas y del Atlántico Sur, convirtiéndose en vocero claro y objetivo de una historia, que también tardó 100 años en repetirse. Un designio editorial no ambicionado, pero enfrentado con dignidad, valentía y profundidad, cuando otros se llamaban a silencio.

Este fruto, entregado sin necesidad de zamarrear el tronco -como en determinados casos para cosechar más- es un ejemplo de los tantos que ofrece la nobleza de sus raíces y la calidad de su savia.

Es por ello señor Director, que le expreso mi adhesión a la eficaz tarea que todo el grupo del Boletín realiza, para posibilitar -aun en tiempos difíciles- que el Centro Naval pueda seguir mostrando y brindando a sus asociados, a la Armada, al país y al mundo, este verdadero patrimonio cultural y espiritual de los argentinos.

Héctor E. Bonzo
Capitán de navío
Socio Nº 3568

Buenos Aires, 17 de diciembre de 1993

Señor Director:

Desde hace 42 años vengo colaborando con nuestro Boletín, habiendo publicado cerca de 15 artículos y habiendo obtenido los premios «Domingo Faustino Sarmiento» (2 veces) y el «Almirante Brown» (1 vez).

Las referencias anteriores pretenden avalar mis modestas opiniones respecto a nuestro órgano de difusión.

Coincido plenamente con usted, señor Director, en que los recursos que requiere el Boletín «no son gastos, sino inversiones».

Consecuentemente esta inversión, en su monto, debería merecer una consideración especial, dentro del conjunto de recursos asignados a otros sectores del Centro Naval.

El Boletín nació con nuestro Centro, su contenido es cultura y nos prestigia en el país y en el extranjero.

La «carga económica» que representa el Boletín para el Centro Naval, y a la cual hace referencia el señor Director, es, por lo expuesto anteriormente una carga altamente redituable, una inversión prioritaria, un gasto con alta tasa de retomo, una demanda económica con una cuantiosa oferta, en el presente y en el futuro.

Mario Raúl Chingotto
Capitán de navío
Socio Nº 2596

La Plata, 20 de diciembre de 1993

Señor Director:

Me ha sorprendido y me ha producido grima, el artículo «Acerca de Documentos del Almirante Brown», publicados en la página 527 del Boletín del Centro Naval N° 771 y cuya responsabilidad recae en su persona. No menciono al autor de la nota porque considero debe ignorárselo por su parcialidad manifiesta e ingratitud (como argentino), tal cual se desprende de su lectura.

Lo señalo así:

1) Porque de todos los documentos sobre la vida y accionar del Almirante que son cientos, se buscó y seleccionó aquellos, que empañan o salpican la memoria del Gran Héroe y con una óptica particular.

2) Cuando los documentos se tratan fuera de contexto, parcialmente y/o relacionados, tomando la parte que interesa para demostrar impresiones personales, precisamente no es muestra de justa realidad.

3) Así como ha encontrado el autor del artículo de referencia, párrafos incompletos seleccionados en la orientación buscada, encontrará asimismo muchos otros que demuestran todo lo contrario. Anécdotas que muestran la capacidad de conducción del Comandante, algunas, como el pedido de autorización de duelo por incidentes personales de dos de sus más aguerridos subordinados y la solución dada (¿no es ingenio y dotes de conducción?). ¿El autor, en esta anécdota, tomaría sólo el enfrentamiento personal de sus subordinados? No me extenderé más en esto, porque no es necesario demostrar la capacidad del gran Almirante. No entraré en el juego manifiesto expresado en el tema tratado.

4) Respecto a las frases incompletas que tratan de demostrar el significado de la conducción Naval o la influencia de un gerente en su rol de líder en una empresa, también utiliza aquellas que son más afines para demostrar su orientación u óptica, como muestra del mismo concepto señalado en el punto anterior.

Sostengo lo indicado en el punto 3) y 4), por cuanto, exponer sobre conducción Naval, requiere dominar la doctrina Naval y otros conocimientos afines. Respecto a la sociología de la organización, existen varios textos escritos de escuela Europea o Americana, etc., y cómo se ensamblan los conceptos allí expuestos a los efectos requeridos y circunstanciales. La síntesis mostrada para rever a un Héroe de la independencia indudablemente es sencilla y parcial.

Lo expresado lo hago en carácter de socio N°i 3.153 de una Institución privada, con cuarenta y dos años de antigüedad y como integrante del Instituto Browniano, y por ello, deseo se tome conciencia de la negativa trascendencia que el artículo transmite a los lectores, tanto civiles como militares. Es indudable, que la elección de la publicación del mencionado artículo no ha sido la más feliz. Estoy de acuerdo con la libertad de expresión, pero asimismo, también con la calidad intelectual y buen gusto que siempre distinguió al Boletín del Centro Naval y su ganado prestigio.

Por ello .solicito adopte las medidas que el caso, a su criterio requiere.

Remitiré copia de la presente, a los señores Presidentes del Centro Naval e Instituto Browniano.

Abel Emilio Gutiérrez
Licenciado. Profesor.

Ituzaingó, 21 de diciembre de 1993

Señor Director:

Uno de los objetivos enunciados por sus jóvenes fundadores al crear el Centro Naval fue el de **«propender al adelanto**

de la Marina del país y de todo lo que se relaciona con ella» y en esa ocasión el diario La Prensa bajo el título iniciativa laudable expresaba entre otros conceptos:

«La asociación de fuerzas, ya sean materiales o intelectuales, es condición indispensable del progreso y el perfeccionamiento del individuo y la colectividad».

«Nada más laudable que consagrar a la cultura y al estudio fecundo de la ciencia las horas de reposo en las que el militar repara las fatigas del servicio».

A partir de entonces, el Boletín del Centro Naval se constituyó en el órgano de difusión del pensamiento e inquietudes de los oficiales de la Armada contando además con el valioso aporte de colaboradores extemos.

La lectura de la Carta del Director en el número 771 produjo en mi subconsciente el parpadeo de una señal de alarma ante las posibles causas que podrían haber determinado su contenido, quizá sensibilizado por las condiciones de contomo en las que estamos inmersos en las que se suelen privilegiar las razones económicas sobre todas las demás.

He tomado conocimiento que en el seno del Centro Naval, se están constituyendo comisiones para el análisis de temas profesionales, lo que a mi juicio significaría la saludable decisión de retomar a los objetivos fundacionales que por razones diversas, y en ocasiones justificadas pasaron a tener un rol secundario desplazados por otras actividades, necesarias pero no excluyentes de las intelectuales.

El Boletín fue creado precisamente para la difusión de estudios como los que aparentemente se quieren producir y que podrían significar un valioso aporte para las decisiones en el alto nivel.

Por lo expresado y atento a mi inquietud, que espero sea injustificada, no sería coherente retacear los medios para que esta antigua publicación siga en el rumbo inicialmente establecido por los fundadores de nuestra Institución.

Eugenio Luis Bézzola
Contraalmirante
Socio N° 2705

VIVENCIAS DE JOVENES TRIPULANTES DEL CRUCERO ARA *GENERAL BELGRANO*

La Asociación Amigos del Crucero *General Belgrano* realizó el pasado 10 de noviembre su acto cultural anual en el salón homónimo del Círculo de Oficiales de Mar.

El público siguió con enorme interés y gran emoción las narraciones que efectuaron ocho tripulantes del año 1982 que en aquella campaña de guerra del Atlántico Sur contaban entre 18 y 22 años.

Los encargados de transmitir sus experiencias fueron los ex cabos Alberto Guerra y Ever A. Schmit, y los ex conscriptos clase 82 Santiago E. Belozo, Oscar D. Fornes, Marcelo L. Giménez, Juan C. Heinze, Rubén F. Otero y Marcelo Pozzo.

El señor vicealmirante Carlos Torlaschi, Presidente de la Asociación, abrió el acto historiando su marcha y resaltando los principales hitos cumplidos hasta la fecha. Posteriormente destacó el significado y la proyección de la circunstancia que se vivía por las características del tema y de los protagonistas.

A continuación cada tripulante brindó su testimonio, en una impecable continuidad que atrapó a los asistentes desde un comienzo hasta llegar al momento final, en que ratificando el concepto de la camaradería y espíritu de buque que privilegió a la dotación del Crucero, todos los tripulantes presentes en la sala se pusieron de pie, para rendir homenaje a los 323 compañeros que ofrendaron sus vidas a la Patria.

La presencia en el acto de muchos jóvenes, entre los que se contaban alumnos secundarios, universitarios y de las escuelas de formación de la Armada, constituyó una excelente oportunidad para poder transmitir el inocultable orgullo de estos hombres, por haber pertenecido a la última dotación del crucero ARA General Belgrano.

Sin lugar a dudas, fue un acontecimiento cuya trascendencia está más allá del mero hecho anecdótico y que seguramente ha calado muy profundo en todos los asistentes.

De izquierda a derecha:

Oscar D. Fornes,
Marcelo L. Giménez,
Marcelo Pozzo,
Santiago E. Belozo,
Rubén F. Otero,
Juan C. Heinze,
Alberto Guerra
y Ever A. Schmit.

VIABILIDAD DE UN SISTEMA COLECTIVO DE DEFENSA EN EL CONO SUR

ALBERTO A. J. PRIETO
HEBERTO J. RUBATTINO

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL 681

El ingeniero **Alberto Angel Prieto**, fue cursante del posgrado en Ingeniería de Sistemas en la Universidad Nacional de Buenos Aires, y asistió en Comisión de Servido al curso de inteligencia operativa dictado por ei Banco Nacional de Desarrollo en Munich (Alemania).

Egresó como N° 1 del plantel civil del Curso Superior de Defensa Nacional dictado en la Escuela de Defensa.

Fue propuesto par el Ministerio de Defensa como cursante al Colegio Interamericano de Defensa (EE.UU.) para el ciclo 1992/94.

El capitán de navío **Heberto J. Rubattino** egresó de la Escuela Naval Militar como guardiamarina en 1964.

Especializado en Armas Submarinas y en Guerra de Minas, en el país y en Italia. Se desempeñó como oficial en distintas unidades navales, comandante del cazaminas ARA Formosa y del transporte polar AFiA Bahía Paraíso. A bordo de distintas unidades realizó cinco campañas antárticas.

Dictó temas de su especialidad en la Escuela Naval Militar, Escuela de Guerra Naval y en la Escuela de Armas de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Es doctor en Ciencias Políticas egresado de la Universidad del Salvador e intervino en cursos y ciclos en la Escuela de Defensa Nacional y del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Publicó estudios y realizó conferencias en el país y en el exterior.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993
CDU 351.86(8)
Recibido: 2**1 de abril de 1992**

El acelerado desmoronamiento de la URSS, catalizó la apetencia norteamericana de enarbolar el poder hegemónico mundial, lo que no significa que nuevos poderes emergentes asuman el papel de cuestionadores.

Evidentemente, el intento de los EE.UU. de materializar su hegemonía y los objetivos de los nuevos poderes emergentes, provocarán conflictos con modalidades diferentes a lo hasta ahora concebido.

Si además visualizamos el rol que las grandes corporaciones e intereses multinacionales y transnacionales se autoasignan y que -en muchos casos- pueden contraponerse no ya a los intereses nacionales, pero sí, probablemente a los de los bloques, nos encontramos ante otras fuentes generadoras de conflictos.

Es a la luz de este Nuevo Orden Mundial, que debemos analizar el Conflicto del Golfo Pérsico y aun, los incidentes desarrollados recientemente en la URSS, como así también los fenómenos latinoamericanos.

Creemos necesario detenernos momentáneamente, para señalar los factores determinantes, de lo que se aprecia, es el Nuevo Orden Mundial, aún no contundentemente definido.

Es así, como la continuidad y transparencia de la apertura y descomunización soviética, ocupan el centro del problema, ya que de recrudecer la hoy aparentemente superada bipolaridad, toda la actual estrategia americana, alemana y japonesa posiblemente se derrumbaría, dando lugar entonces, a otro marco referencial y por ende a otra respuesta estratégica.

El otro factor relevante, es el afianzamiento de gobiernos democráticos y sistemas económicos capitalistas como herramientas coadyuvantes al desarrollo en general, que para nuestros intereses, implica la implementación de políticas conducentes al logro de la integración regional, evitando decisiones unilaterales que agudicen asimetrías.

Estas circunstancias habrían sido, posiblemente, los indicadores válidos, que impulsaron a la superpotencia a efectuar la revalorización de Latinoamérica.

Situación estratégica latinoamericana

Los EE.UU. necesitarían en un plazo perentorio un mercado de consumo significativo, ante las plazas que indefectiblemente perderá, asegurándose además fuentes de insumos y reservas estratégicas, mano de obra barata e, hipotéticamente, un bloque con el cual enfrentar mañana a Alemania y/o Japón, más allá de las diferencias cualitativas de sus componentes.

A partir de esta lectura, se puede entonces comprender mejor la viabilidad de la revalorización estratégica de América del Sur hoy, máxime cuando el MERCOSUR podría aportar un mercado nada despreciable de casi doscientos millones de habitantes.

Los diseñadores estratégicos de la política norteamericana, no se conforman con el mero ajuste económico-financiero que nuestros Estados pudieran implementar.

Exigen la consecución de políticas de su propio diseño, lo que propendería a facilitar el proceso integrador.

Las cuestiones que desvelan a los decisores, alejados de las coyunturas problemáticas, caerían en: la lucha contra el narcotráfico y la subversión, así como la protección del medio ambiente o ecosistema.

La cuestión de la lucha contra el narcotráfico, acepta posiciones interesantes.

La postura de la superpotencia se sustenta en la desarticulación de los aparatos de comercialización clandestinos y la erradicación de la producción vigente en los países productores, pero poco ofrecen para implementar soluciones sociales viables, tal como lo apetecen los países de origen.

En la Argentina, se tiende a una designación más genérica y abarcativa. Se habla del Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Psicofármacos, denominación que refleja más claramente la problemática nacional.

La segunda cuestión, es la lucha contra la subversión, que al igual que la anterior -en el uso de los medios- los EE.UU. propician la militarización de su combate, dentro del marco legal y respeto de los Derechos Humanos.

Al respecto, es válido destacar el síndrome argentino, que hoy por hoy estaría afectando a las Fuerzas Armadas peruañas, aletargándolas de una confrontación más a fondo del fenómeno terrorista, ante el temor de tener que vivir ellos, las ulteriores experiencias de los militares argentinos.

Pero es necesario aclarar que los nuevos protagonistas, a diferencia de la tradicional subversión, no estarían representados exclusivamente por la ultraizquierda nostálgica -maoísta o trotsquista- sino que, contarían además, con adherentes de una ultraderecha ahora activa.

No se puede escapar a una aguda percepción del tema, un grado mayor de amenaza futura, que el acontecido en la década del setenta. La razón, la otorgarían las nuevas estructuras de desenvolvimiento casi autónomo y autofinanciado. Esta nueva naturaleza vernácula las caracteriza como más imprevisibles y crueles.

La última cuestión, relevante sin duda para la región, reside en la protección del medio ambiente o ecosistema.

La agenda internacional prioriza hoy aspectos de los que Sudamérica no capta aún su relevancia. Hemos vivido hasta ahora alejados de los mismos.

Ante esta constatación, algunos países del hemisferio norte, podrían concluir que una zona de tanta influencia debería convertirse en patrimonio de la humanidad.

El argumento, válido para esta corriente de pensamiento, sostendría la priorización de los intereses de aquélla por encima de los locales, olvidando sugestivamente que el efecto invernadero o el calentamiento de la atmósfera, depende en forma abrumadora de los abusos de las naciones industrializadas.

Por si esto fuera poco, América del Sur concentra uno de los más grandes anecúmenes aún existentes, además de disponer de áreas cuasi vírgenes capitalizables para el almacenamiento de desechos nucleares generados por los Estados desarrollados.

Para las naciones sudamericanas, estos factores encierran desafíos de seguridad y defensa, en términos de variable perentoriedad, con intensidad y modalidades aún impredecibles.

Las vulnerabilidades latinoamericanas

Las analizaremos, en aspectos que apreciamos trascendentes, pero también conscientes que no agotan el campo investigativo.

Los desafios que los cambios plantean

La mutación que conlleva el afianzamiento del Nuevo Orden Mundial, genera nuevos desafíos a los decisores políticos regionales y sus consecuencias, están afectando sensiblemente -entre otros- al componente militar sudamericano, confrontándolos a una suerte de «crisis de identidad», al quitarles hipótesis de conflicto tradicionales que constituían su razón de ser.

¿Cómo se era militar en América del Sur hasta la Guerra Fría, y cómo se es militar luego de ella?

Estos son interrogantes básicos que en la búsqueda de respuestas, gravita el estado generalizado de adormecimiento de las Fuerzas Armadas y cuya situación no pareciera desagradar sobremanera a los EE.UU., desde la óptica tanto de las iniciativas militares como políticas.

La crisis de identidad de los militares sudamericanos, se intensifica con los propósitos de la superpotencia de involucrar a las Fuerzas Armadas en la represión del narcotráfico, motivo de rispideces en especial con los gobiernos de Bolivia y Perú.

Del mismo modo, el intento de sumar a las Fuerzas Armadas a concepciones de seguridad ecológica, con criterios de los países industrializados, no reciben el aplauso de las instituciones castrenses vernáculas.

Por lo tanto, lo que se discute hoy es la manera en que los militares sudamericanos afrontan el desafío de superar los conceptos tradicionales de seguridad, asimilados a la defensa y a las amenazas globales, focalizadas o fronterizas.

En otros términos, lo que se plantea es un Nuevo Concepto de Seguridad, sin duda más amplio, al que se incorporarían aspectos ecológicos, diplomáticos, económicos y sociales, y donde por su naturaleza, debería exceder los ámbitos nacionales. En cambio el concepto de defensa mantiene el carácter nacional.

La seguridad emerge como una percepción subjetiva definida por la falta de peligro o amenaza. No es estática, varía a partir de los nuevos factores de inseguridad que la determinan. Tampoco es individual, pues las amenazas analizadas así lo indican. Sobre esta base, los actores regionales deberían forjar las propias condiciones de seguridad, pero engarzadas con el criterio de seguridad hemisférica.

La defensa ha sido y hasta hoy es, claramente, una tarea de las Fuerzas Armadas, como responsables de su instrumentación técnica. Uno de los fundamentos de la necesidad de considerar siempre la defensa, es que no hay amistad ni enemistad inalterable en el tiempo. Surge entonces el problema de hacia dónde orientar los medios de defensa y en base a qué concepción estratégica. Para ello, resulta prioritario denunciar a nuestros adversarios potenciales.

Los actuales conceptos de seguridad y defensa, para América del Sur

La nueva visión, se sustenta en la percepción de los nuevos. escenarios globales, en la flexibilización de los conceptos clásicos de soberanía, en la hoy cambiante relación norte-sur y en condiciones endógenas inestables, de los signatarios regionales.

De aquí surge la propuesta de trabajar en varios planos;

algunos profusamente recurrentes como los factores socioeconómicos, otros más novedosos como la interacción entre la Seguridad del Estado y la del individuo.

No amerita un análisis muy profundo el hecho de que las mayores causas de inseguridad en tos países sudamericanos, provienen del campo económico-social. La inseguridad vigente en los países subdesarrollados puede constituirse en la inseguridad de tos países desarrollados.

En el plano de la interacción entre la Seguridad del Estado y la del individuo, debemos alertar sobre el peligro en el análisis, cuando seguridad significa todo, pero así también cuando sólo se refiere a la seguridad del Estado.

El razonamiento a partir de una visión integral de la seguridad, requiere tomar en cuenta las condiciones de desarrollo social, de libertad y participación en las instituciones democráticas que tienen todos tos ciudadanos.

Es necesario finalmente, establecer las jerarquías de las inseguridades, para determinar el uso de los recursos.

Asimismo, cada país debe definir cuáles serán las interacciones entre seguridad y defensa, aceptadas por sus objetivos políticos.

Reformulación del concepto de soberanía

Así como en el siglo XVI, la idea de soberanía sirvió para consolidar el poder del rey, y durante el siglo XVIII, en su retroversión al pueblo, legitimó a la democracia; en el siglo XX, afronta la evolución determinada por el nuevo tipo de relaciones entre tos Estados.

La palabra heroica -soberanía- por la que se derramó tanta sangre, tiene ahora otro alcance. Ya no es una categoría absoluta. Muchos Estados, ubicados otrora en posiciones de rigurosa observancia, diluyen su perfil en la búsqueda de diferentes objetivos.

Las naciones europeas, no dudaron en modificar su contenido, para facilitar el crecimiento económico.

Hay palabras simbólicas, a las que -tos latinoamericanos- asignamos valores absolutos. Verdaderas categorías axiológicas, que encienden las mayores virtudes y los mayores excesos.

Libertad, revolución, soberanía, son conceptos que han servido y siguen sirviendo para que convivan lo excelso y la alineación.

En el marco de este fenómeno de globabilidad también es pertinente analizar la solidez de tos conceptos de seguridad y defensa, desde la perspectiva endógena propia, tan amalgamados al concepto de soberanía. Para ello, la recurrencia a los medios activos de defensa es ineludible.

No existen dudas, de que la comprensión profunda de la significación real del factor militar, requerirá un cambio cultural de todas las sociedades y, sin ninguna duda, de tos mismos miembros de las Fuerzas Armadas.

Uno de tos fenómenos evolutivos, que es necesario comprender, es que en el Poder Militar está adquiriendo cada vez más significación y trascendencia la faceta positiva de su esencia y razón de ser: evitar la guerra y mantener la paz. Cada vez más se usará el poder antes que la violencia en el manejo futuro de las crisis.

No se trata de que el conflicto esté ausente en la estabilidad, porque si hubiera ausencia de conflictos, no habría cambio.

Para que éste exista, debe partirse previamente de un cierto orden y si no hay un cierto orden, no hay cambio.

Para que exista posibilidad de reforma, de cambio progresista, tiene que haber estabilidad. La estabilidad no es sinónimo de statu quo; sí lo es de precondición para el cambio. La

ausencia de estabilidad significa anarquía, desorden, exasperación, utopías en conflicto y luego en crisis.

Aquí planteamos el primer y primordial desafío endógeno. El desafío es la administración del cambio.

Desafiar quiere decir «quitar la fe o fianza que antes se acordaba». Según Toynbee, una nación vive tranquila y mediocre hasta que otra la pone a prueba, la pone en duda, la desafía. Enemigo, adversar» o competidor, según las circunstancias, se nos opone y al hacerlo, nos define.

En esta línea de pensamiento, una duda nos asalta y ella es: ¿Han logrado los países de la región, una sólida estabilidad política y económica?

De algo se está convencido, dada la profundidad de la transformación, el cambio debe provenir de las bases y -quizá- lo más importante, es no hacerlo todo simultáneamente.

Si bien los acuerdos de integración suponen el marco concreto, como vehículo conducente al desarrollo futuro; las realidades en presencia, muestran interrogantes profundos por el momento.

¿O no son ilustrativas al respecto, las distintas velocidades de cambio socio-político, entre los signatarios del MERCOSUR?

¿Es que acaso los gobiernos de los países parte, gozan del mismo respaldo popular, para implementar los cambios tendientes y necesarios para la integración?

¿Los grupos de presión y/o factores de poder, en el seno de cada Estado integrante del tratado, guardan un equivalente grado de influencia para: bloquear, demorar o acelerar el proceso de integración?

De los interrogantes anteriores, se puede inferir que si bien, los acuerdos que nos ocupan gozan de un aceptable grado de respaldo político (en grado variable de acuerdo el caso) e indiscutible legitimidad, aún resta para alcanzar la consolidación, abundantes esfuerzos y camino por recorrer.

Las identidades nacionales

Las identidades nacionales, como vulnerabilidad latinoamericana, ocupan parte importante del escenario.

En aquellas sociedades, en las que hasta ayer fueron sometidas y obligadas a postergar -cuando no a olvidar- sus tradiciones e identidad cultural, hoy les vemos recrudecer con acentuado vigor, concepciones nacionalistas, a la búsqueda de su propia identidad y de reencontrarse con su pasado.

En contraposición, hemos sido en Sudamérica actores obligados a estériles confrontaciones, producto de exacerbados nacionalismos, en muchos casos exógenamente estimulados, que hoy viabilizan la integración y por ende, la lenta delicuescencia de las naciones, la discreta evaporación de las fronteras.

La posición intermedia de las planteadas, no por obra de una ofensiva ideológica sino a consecuencia de una evolución tajante de la tecno-economía, se ha instalado en la flexibilidad y naturaleza maleable de las sociedades democráticas europeas, permitiendo la saludable internacionalización de los mercados.

Esta internacionalización generalizada de la vida es, acaso, lo mejor que le ha pasado al mundo hasta ahora. La progresión hacia esa meta no es irreversible: los nacionalismos pueden atajarla. Y, más importante aún, la cultura democrática (la del individuo soberano) podría irse profundizando donde ya existe y extendiéndose, a los países donde es todavía simple aspiración.

Durante las décadas de la posguerra, América Latina se empeñó en grados diversos por el camino de un «nacionalismo de resistencia». Su respuesta fue la política económica del «desarrollo hacia adentro».

El «nacionalismo de resistencia» sólo era viable mientras en alguna otra parte floreciera un «nacionalismo de oposición». ¿Cómo ser resistente -hoy- cuando ya no hay «opositores» en quienes apoyarse? Este es el dilema de Fidel Castro, fiel a su estilo tras treinta años en el poder, él sigue resistiendo.

Después de intentar sin éxito los nacionalismos de resistencia y de oposición, el mundo avanza hacia el nacionalismo de adaptación, motor vivo de la crisis de identidad que la mutación ha generado en las Fuerzas Armadas, tal como ya se expresara. Pero, algo similar y aún más profundo, deberá vivenciar el ciudadano común.

El proceso de integración demandará una revisión «cultural» en los Estados parte, donde se busque redimensionar las figuras visionarias que propendieron en el pasado siglo a un proyecto similar.

Esta estructura substituta plantea la idea rectora de que la integración exigirá, de alguna manera, que por sobre la identidad nacional se apoye la continental. Ello sólo se logrará operando a través de la cultura, la educación y los medios masivos de comunicación social, mediante la estimulación de modelos adecuados.

El riesgo, durante el proceso transformador, lo constituye una sociedad más expuesta, dado que sus valores tradicionales son en dicho momento cuestionados y los hipotéticamente nuevos -de reemplazo- no han sido aún asimilados ni aceptados por todos.

Noción de alianza y sistema colectivo de defensa

Dos escuelas disputan acerca del criterio que ha de guiar la conducta de las naciones en el mundo. Una -realista- piensa en el interés nacional: cada nación ha de procurar con pragmatismo lo que más le conviene. ¿Pero, si éste fuera el único principio, el mundo no se convertiría en un campo de batalla?

Para la escuela principista, las naciones están -a veces- al servicio de ideales más altos que ellas mismas. Hoy, por ejemplo, el de la democracia.

Cuando la Argentina anunció que se iba del Movimiento de los Países No Alineados, usó como argumento principal el de que muchos miembros de esta organización no respetan ni la soberanía popular ni tos derechos humanos, que son los dos pilares de la democracia.

Nuevamente, cuando se puso al frente de tos que quieren sancionar al nuevo régimen que surgió del golpe militar en Haití, lo hizo en nombre de la democracia avasallada.

La escuela principista invadió el análisis estratégico. ¿Pero, es posible moverse así, sólo por principios?

¿Los Estados no gradúan, sin embargo, las presiones que van a ejercer según se lo aconseje su interés nacional?

Por un lado, cuidan principios que a todos interesan: la paz, por ejemplo. Por el otro, no cumplen esta misión como si fueran una suerte de Suprema Corte impoluta, inspirada por «el desinterés nacional», sino a través de la refracción que imponen sus propios intereses. Parecería prudente por lo tanto, no confiarse enteramente a ellos.

Los intereses no están dados, ni son un acto voluntarista del poder político; resultan de la coincidencia de los intereses de tos grupos de poder que conforman la nación.

Todo interés compatible define una coalición. Por ello identificar las coaliciones en pugna, en términos de la incompatibilidad de sus intereses, es hablar de interdependencia.

En general, cuanto más se extienden tos intereses, mayor es el poder necesario para defenderlos; y, cuanto mayor es el poder, más se extienden tos intereses.

Las teorías sobre las coaliciones se han basado en los fines, en la racionalidad que conecta fines-medios y en tos medios.

Al decir racionalidad que conecta fines y medios, estamos lejos de aceptar la emotividad que podría llevar a ser artífice de aquellos nexos. Lo que subyace en la consistencia de una coalición, es la presencia de la razón. Los ejemplos de exultante emotividad en asignar aliados no han florecido contundentemente.

Ello depende de los recursos y del grado de control que conforman el interés de los actores. La coalición define el interés que comparten los actores que la componen; el conjunto de restricciones que identifican la intersección de intereses compatibles. Sin duda, la coalición define el campo de lo posible.

Va de suyo que si no hay fines compartidos, ninguna coalición es viable; al no poderse definir fines comunes, la coordinación de comportamientos sólo puede imponerse sustentada en el poder.

Por lo tanto, el interés se puede definir con precisión como la intersección de tos conjuntos difusos de fines compartidos por la coalición y de medios aportados por sus miembros.

En el seno de las alianzas internacionales, suele haber aliados menores que, animados por la convicción o el celo, van más allá que los aliados principales. A veces, este apoyo incondicional es aprovechado con ventaja por las potencias rectoras; en otras oportunidades, el exceso es contraproducente. Si es así, una pregunta se instala en el pensamiento: ¿ha entrado la Argentina, en este círculo de los aliados incondicionales?

Nuestra militancia en la Guerra del Golfo ayudó, sin duda, a tos planes de la superpotencia. Es posible que nuestro apoyo, al menos verbal, contra Fidel Castro también sea recibido con beneplácito. Frente al golpe militar del general Raúl Cedras en Haití -sin duda- las aguas se dividieron. Tanto la invasión de Kuwait por Irak, cuanto el golpe antidemocrático en Haití contradicen claramente los principios del llamado Nuevo Orden Internacional; Haití, sin embargo, carece de petróleo.

La postergación económica de Haití cuenta en Washington, pero no en Buenos Aires, donde las decisiones parecieran moverse más por principios que por intereses.

El entusiasmo desbordante contrastó con la distracción norteamericana. La Argentina, en ese sentido ocupó un sitial extremo. ¿No sería una forma contraproducente de servir al interés nacional?

Aceptados los enfoques de interés nacional y alianzas en este nuevo estilo de vida internacional, los conceptos de seguridad y defensa, merecerían replanteos a partir de las condiciones y espacios propios de Sudamérica.

Si analizamos la vigencia y efectividad de las «alianzas», en un mismo espacio geográfico, pero con protagonistas que representaban asociaciones estratégicas de muy diferente estatura, acorde a la de ellos mismos, tal el caso de Gran Bretaña en la OTAN y de la Argentina en el TIAR, durante el Conflicto del Atlántico Sur, visualizaremos que -más allá de razones y reivindicaciones de cada uno de ellos- en tos hechos prevaleció aquella alianza que poseía auténtica cohesión, solidaridad bilateral y multilateral efectiva, pero por sobre todo, coincidencias razonables de objetivos políticos.

Las alteraciones de las condiciones no son previsibles. Son factores políticos-económicos o de orden social los que determinan las crisis. En ese marco, el análisis de las tendencias estratégicas es responsabilidad de todos tos sectores.

En esta realidad, ¿un sistema colectivo de defensa, se Impone Indubitablemente?

Si dicho sistema colectivo de defensa, emana de un auténtico proceso integrador, que responde a una convicción de tos Estados signatarios, a partir de las bases y como resultante de una identificación común de las sociedades integrantes, mancomunadas por objetivos de mutuo interés, es esperable que a la hora de tos desafíos sea efectivo y eficaz.

En caso contrario, si la conformación de un sistema colectivo de defensa responde a objetivos coyunturales, alejados del sentir nacional y/o popular de los países parte, o como producto de presiones exógenas, desaparecidas estas últimas, o ante situaciones de riesgo o comprometidas, entonces el sistema seguramente se «quebrará».

Modelos vigentes de referencia

Los modelos vigentes en alianzas o coaliciones podrían ser amplios. Sólo nos preocuparemos de tos aspectos estratégicos de aquellos que, nos ofrecen vertientes más ricas para el análisis.

Si bien debemos tener presente las diferencias cualitativas que impiden trasladar taxativamente modelos y/o experiencias, tal como dijera Sherman Kent, el peso específico o estatura estratégica de cada protagonista lo caracteriza. Los ejemplos son elocuentes: no han recibido idéntico tratamiento Kuwait y Haití.

Los desacuerdos entre París, Londres y Berlín demuestran que la llamada «Europa», si bien se halla a punto de existir como un único espacio económico, todavía no amerita como una sola voluntad política. Aún existen voluntades «nacionales» que actúan vigorosamente desde el fondo de los signatarios.

¿Qué es entonces Europa? ¿Sólo un «espacio» de dimensiones continentales, para que gracias a él Francia, el Reino Unido y Alemania tengan más posibilidades que antes, para que sean más y no menos naciones que antes? ¿O por lo contrario, un nuevo y gigantesco Estado, una «patria» común a los europeos a la vez «nueva» y «vieja» porque, al fin y al cabo, Europa precedió a sus naciones?

No olvidemos que la Europa de la posguerra se fundó sobre dos pilares: la construcción del mercado común cuya intención era por un lado, mezclar las economías de Francia y Alemania como vehículo neutralizador de conflictos y por el otro, acercar el desarrollo a Europa, para que retomen el eje de la historia que había sido arrebatado por los Estados Unidos.

El primer pilar se mantiene vigente. El segundo, daría la impresión que, después de tantos años de tutela, Europa enfrenta un nuevo desafío:

«La Europa de la defensa, es indisoluble de la Europa política», ha reiterado el jefe de la diplomacia francesa, Roland Dumas, durante la reunión en París de la Asamblea Parlamentaria de la Unión de Europa Occidental (UEO).

Una evidencia, que no sería superfluo recordar a la hora en que este tema, se constituye en el obstáculo principal de las negociaciones en curso, sobre la unión política de los Doce. Pareciera que, la defensa europea marca el ritmo de lo político: ¿cómo garantizar la seguridad del Viejo Continente, liberándose de la tutela de la OTAN, al mismo tiempo que se preservan las buenas relaciones con los Estados Unidos?

Con el respaldo de Londres, La Haya, Lisboa, Oslo y Ankara, todos favorables al mantenimiento de lazos privilegiados con los Estados Unidos y de la «sombrilla nuclear» norteamericana, el jefe de la Casa Blanca ha pasado de las palabras a los hechos. Se ha decidido: la OTAN creará una Fuerza de Reacción Rápida (RRF) de 70.000 soldados europeos, colocada bajo comando británico. Simultáneamente, un cuerpo de batalla de 16 divisiones multinacionales será constituido con refuerzos norteamericanos.

Esta nueva definición de la estrategia atlántica, que sigue al derrumbamiento del Pacto de Varsovia, es un duro golpe para Francia. Tanto más cuanto que se ve abandonada por Alemania, con la cual proyectaba integrar para el año 2000 una verdadera defensa europea autónoma.

En el fondo, lo que no se quiere preguntar en voz alta es: ¿En la OTAN, quién sería el verdadero amo, Europa o los

EE.UU.? Lo cierto, es que Francia decidió correr el riesgo de excluirse del nuevo dispositivo.

En el Eliseo se considera que la OTAN, no habilitada para intervenir fuera de Europa occidental y América del Norte, no podría hacer frente a los peligros de desestabilización en Europa Central, debido a las tensiones nacionalistas o un eventual despertar del Ejército Rojo.

En cuanto, a la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa (CSCE), su centro de prevención de conflictos, creado en Viena, no es más que un órgano de concertación. Ni la una ni el otro, sabrían aportar solución al problema resultante del vacío estratégico que dejarán, a fines de 1994, los últimos tanques soviéticos que se retiren de los países ex integrantes del Pacto de Varsovia.

Queda la UEO, que nuclea a nueve de los países de la CEE (Grecia, Dinamarca e Irlanda no figuran en ella). La única organización europea competente en materia de defensa sueña con convertirse en el brazo armado de la Comunidad. Pero está desprovista de medios, de fuerzas y de estado mayor. ¿Su impotencia frente al «caso yugoslavo», no confirma el aserto?

Londres propone colocar la nueva Fuerza de Reacción Rápida bajo el mando de la UEO fuera de la OTAN. Pero, Francia se niega a acercar así la UEO a la OTAN. Los Doce y aun los Nueve, como se ve, están lejos de estrechar las filas, cuando se trata de construir una comunidad militar.

Lo que hoy se discute a la sombra de la seguridad europea, no es otra cosa que la autonomía política con respecto a los Estados Unidos. ¿O no lo expresan así las divisiones en Europa?

Por su parte, los otrora integrantes del« Pacto de Varsovia», los seis países de Europa Central más la ex Unión Soviética; hoy allegados unos, adherentes otros y con una Rusia en pleno proceso de reestructuración interna, cuentan con pactos y tratados de asistencia militar bilateral, que hasta la fecha no habrían sido denunciados.

El planteo es el debate endógeno de seguridad en Europa. ¿Cuál es la vertiente política estratégica con el este?

No hay que caer en el error, de comparar Comunidad Económica Europea, con COMECON y Pacto de Varsovia con OTAN. Puede desaparecer el COMECON y las economías de Europa Central no variarían, porque no hay mercado, no hay una moneda convertible.

De la misma manera, no puede compararse el Tratado de Varsovia con la OTAN. Las voces de sirena que pregonan «desarmemos la OTAN y desarmemos el Pacto de Varsovia», equiparan cosas no equiparables. Si la OTAN llegara a desaparecer, no hay defensa europea, al menos hoy.

Además, hay otras desventajas no siempre apreciadas: los armamentos de la OTAN tienen un alto problema en la falta de homogeneidad, su logística no tiene la facilidad que caracteriza al ex Pacto de Varsovia.

De manera que no son fácilmente comparables Varsovia con OTAN y COMECON con Comunidad Económica Europea. Los grados de integración son distintos y los vínculos bilaterales, en cierta forma, continúan sobreviviendo.

O sea, los modelos de referencia, hoy mutantes, no se agotan con el rol de protagonistas principales post-guerra fría El futuro no puede ocupar un lugar secundario. La base de pensamiento debe emerger de las instituciones ya consolidadas.

La OTAN, une las dos zonas comerciales y los dos centros democráticos mundiales, por lo que reforzarla sería la garantía de orden estable en donde las antiguas rivalidades europeas y el aislacionismo americano no tendrían cabida.

Los modelos en vigencia, nos ofrecen la posibilidad de

percibir los «porqué» diferenciales. Ellos nos indican una directriz insoslayable: la integración del Cono Sur merece decisiones de «adopción» y no de «adaptación». En consecuencia, la viabilidad del Sistema Colectivo de Defensa aceptará allí sus líneas de acción orientadoras.

De algo estamos seguros, sabemos lo que queremos y tenemos.

Hoy tenemos, alianzas débiles en legitimidad pero fuertes en legalidad, tal el caso del TIAR y la JID que cuando se los necesitó, lo demostraron de ese modo.

Por otro lado, somos conscientes que las tendencias mundiales señalan un camino globalizante en la protección de los recursos, dado que el dilema planteado reside en más exigencias y menor presupuesto para ellas. Ante esta realidad, ¿qué deberíamos resignar?

Evidentemente, el costo no debería basarse en pérdidas de soberanía y libertad; pero, las nuevas reglas de juego en vigencia, conducen a aceptar adecuados niveles de interdependencia. Si esto no fuese así, no podríamos haber aceptado ser signatarios del MERCOSUR.

Fortalezas y debilidades de un sistema colectivo de defensa en el cono sur

América del Sur, por razones políticas y geográficas, parece tener características y afinidades propias en los campos de la seguridad, de la defensa y de tos problemas económicos y sociales, lo cual hace válido un análisis específico, dentro del mapa más amplio de América Latina o del hemisferio en su conjunto. Sin embargo, esta intuición o visión *a priori*, requiere de un trabajo analítico en profundidad.

Los cambios se han dado en dos dimensiones. Mientras en la etapa de la «Guerra Fría», existieron condiciones de alta confrontación y baja inseguridad, el actual proceso parece estar marcado por baja confrontación y alta inseguridad. Tal afirmación, podría descansar en que el fin de la «Guerra Fría», ha traído una progresiva instalación de políticas de desarme -al menos- en la retórica de las grandes potencias, pero a la vez se han multiplicado conflictos y procesos políticos internos cuya derivación contribuye a la inseguridad, no sólo en el escenario local comprometido -sino también- en las condiciones de seguridad internacional.

La contrapartida de las condiciones de incremento de inseguridad, son los avances en los procesos de negociación en pro de la paz.

Los acuerdos en Afganistán y avances en las conversaciones sobre Medio Oriente así lo demuestran.

Es la tensión entre estas dos dimensiones, alta inseguridad local y avances de tos procesos de negociaciones de paz, a nivel global, lo que está marcando un escenario donde una potencia se ha constituido en poder principal. Será necesario, entonces, adaptar el desarrollo de tos nuevos conflictos, al nuevo marco referencial. En este sentido, el pensamiento predominante es que tos intereses bajo tos cuales se constituyó el TIAR han quedado superados.

El sustento que legitimó el acuerdo es, entonces, lo que hoy está en debate. América del Sur, tanto en su conjunto como en algunos grupos de países, caso del MERCOSUR, ineludiblemente ubicados en el área de influencia de los Estados Unidos, requieren replantear el análisis e identificación de sus intereses autónomos de seguridad y defensa, a partir de los cuales asumir el área de coincidencias posibles con aquél. A partir de ello, se requiere construir un nuevo diálogo en el plano estratégico y militar.

Hay propuestas de la primera superpotencia que no coinciden necesariamente con la visión que las Fuerzas Armadas tienen de su papel en tos países de América del Sur.

Considerando los problemas propios de América del Sur es

necesario que defina autónomamente sus estrategias de seguridad y defensa para impulsar, desde ese marco, el diálogo con Estados Unidos.

En lo que respecta a los otros puntos, que se podrían resumir en una integración de las FF.AA. ante un enemigo externo, llevan implícitamente la eliminación de la posibilidad de calificación de enemigo a países que compartan el proceso de integración, generador de interrelaciones potencialmente crecientes entre FF.AA., en base a interdependencia en el abastecimiento de armamentos, proyectos de desarrollo conjuntos, etc.

Su efecto, la reducción de tos gastos de defensa, sin pérdida de eficiencia y sentido nacional, que debe primar en toda FF.AA., se sentiría afectado favorablemente ante la unificación de procedimientos y fuentes de abastecimiento del material, que por otro lado, tiende a hacerse binacional y no internacional.

Viabilidades y alternativas

Desde la perspectiva de la seguridad y de la defensa, el tema de los «intereses comunes» está ligado a la identificación de las «amenazas comunes» en una visión regional conjunta.

La cooperación militar es el último tramo en un proceso de integración y está ligado -sino condicionado- a tos progresos en otros campos. Si hay falta de voluntad política para desarrollar la integración y abordar conjuntamente viejos y nuevos problemas del desarrollo, la cooperación militar será un tanto utópica.

La seguridad colectiva, es la condición lograda por un grupo de países que, generalmente, traducen su clima de entendimiento en una dimensión jurídica. El acceso a nuevas condiciones de seguridad global, requiere de grupos regionales o subregionales, con equivalentes percepciones de seguridad.

La opción militar de fuerzas multinacionales, o «fuerzas de paz», constituirá sin duda, en el futuro, la más legítima respuesta, cuando se agoten las instancias diplomáticas sin éxito y fracase el efecto disuasivo ante los perturbadores del orden y la convivencia mundiales.

Representa una versión en macroescala, de la función esencial de las Fuerzas Armadas en cada Estado, de ser instrumentos idóneos de la política exterior de las naciones, como respaldo de alianzas sólidas y creíbles.

Aquí cabe preguntarse si esta capacidad de proyección debe requerirse sólo a los países poderosos y/o desarrollados o también en países en desarrollo, con necesidades múltiples insatisfechas y carentes de fuerzas significativas o, de armas sofisticadas. Nos inclinamos por la segunda, en base a válidos motivos que se sustentan en factores políticos estratégicos.

Para gozar de los beneficios de la libertad, la paz y el desarrollo, deben asumirse los riesgos y responsabilidades para su defensa y así como la actitud ante la vida condiciona el futuro de los seres humanos, la actitud ante el mundo que asuma cada nación, condicionará su propio futuro.

En estas raíces, hallamos la interpretación a la necesidad indiscutible del Poder Militar futuro en el Nuevo Orden Mundial. Pero, ¿qué sucederá o qué puede preverse sucedería en el nivel de región y de cada Estado?

Nada da más seguridad -en una integración económico cultural- que percibir cooperación y confianza entre tos poderes militares de los Estados asociados hacia una meta común.

Como toda realidad humana, la integración es razonable y creíble y no ilusoria, cuando las potencialidades por integrarse son más o menos equivalentes y aun en este caso, cuando el Poder Militar constituye un reaseguro contra lo irracional o lo imprevisible. Pero también es posible dar un paso de mayor significación.

Toda Nación-Estado tiene intereses lícitos y genuinos, que

obviamente son singulares de cada país y dependientes de su percepción geopolítica y proyecto de desarrollo, por ende -históricamente- el mantenimiento de las FF. AA. nacionales no aceptó cuestionamientos, ya que ejercían el derecho soberano de autodefensa. Concepción que -hoy por hoy- se encuentra bajo redefinición ante opiniones controvertidas.

Cuando dos o más países -con vocación integradora- encuentran coincidencias en algunos importantes intereses estratégicos, puede ascenderse a un estadio superior de las relaciones bilaterales o multilaterales (según sea el caso) dándose entonces la Alianza Estratégica, donde el Poder Militar juega un papel de importancia vital.

La positiva vertiente del Poder Militar presente y futuro que es evitar la guerra, hace imprescindible acogerse a la línea de pensamiento llamada «estrategia del conflicto». Eso hace necesario, un Poder Militar sin determinismos ni enemigos prefijados.

En la flexible y mutante estrategia del conflicto, el Poder Militar encuentra su total y moderna justificación. ¿Cuál será su futuro? Quizá la salida esté en un nuevo concepto de seguridad integral: económica, energética, alimentaria, financiera, ecológica, científica y siempre estratégica, basada en la cooperación regional.

Ahora bien, anteriormente se aclaró que las nuevas tendencias mundiales imponen conceptuar al fenómeno de la Seguridad, como un factor de interés colectivo y más allá de lo nacional, ya que los efectos no deseados no se acotan en fronteras políticas, artificialmente fijadas.

En cambio, se reivindicó a la «defensa» como un derecho soberano de la sociedad nacional; pero, cuando ellas deciden integrarse, a la búsqueda de soluciones no alcanzadas a nivel individual, configuran una nueva sociedad, si se quiere de un nuevo espacio político, en similitud a un Estado emergente.

Por ende, es lícito que se aspire a conformar un sistema defensivo «comunitario», integrado por ciudadanos y equipamiento de sus países asociados. Pero, antes de hablar de defensa común en Sudamérica, los objetivos prioritarios deben alcanzar estamentos que ofrezcan a aquélla, el sustento ineludible: una política exterior y de seguridad común, que incluirá ulteriormente una defensa común. La idea primaria, debería ser reforzar la «identidad de seguridad regional».

Conclusiones

Más allá del Plan de las Américas o Plan Bush, es evidente la imperiosa necesidad que el Cono Sur tiene de integrarse regionalmente.

De prosperar esta iniciativa y a la que -potencialmente- se podrían sumar otras, requerirá una nueva concepción geopolítica de las partes; donde cada Estado deberá postergar sus apetencias y reivindicaciones, en pro del crecimiento y unidad del conjunto.

Para muchos, esto es b más próximo al desorden, pero para otros, resulta el punto de inflexión en la definitiva evolución.

Hoy por hoy, resultaría temerario efectuar pronósticos sobre la materialización de estos intentos y mucho más, de las bondades que estos cambios podrían llegar a representar a los latinoamericanos en general y a los argentinos en particular.

Quizá, lo único que hoy puede percibirse con cierto grado de certidumbre, es que el Estado que quede aislado -de los emergentes bloques en formación- quedará rezagado y con escasa participación en el concierto internacional, particularmente porque no accederá a la información y a la tecnología de punta.

Sería presuntuoso suponer que nuestras democracias son invulnerables. Son, sin duda, legítimas en cuanto expresan la preferencia categórica de nuestros pueblos. No gozan sólo de una legitimidad interna sino internacional.

Los trabajos de Seymour Lipset sobre la relación entre legitimidad y eficacia valen aquí. Un régimen político es «legítimo», cuando expresa las creencias y los valores de una sociedad. Es «eficaz» cuando rinde resultados y ellos se traducen en desarrollo. Cuando un régimen es legítimo, lo que obtiene del pueblo es una larga paciencia a la espera de la eficacia.

¿Tiene entonces un límite la fe democrática de la sociedad?

Lo que ocurre, es que el ideal de los pueblos contemporáneos es doble: quieren democracia política «y» desarrollo económico.

El subdesarrollo, consiste en no poder obtenerlos al mismo tiempo. Por eso, cuando un pueblo recibe un proceso de desarrollo económico como España en los años setenta o Chile, en los ochenta; enseguida pide democracia. Y por eso, cuando un pueblo tiene democracia, espera que también venga -algún día- el desarrollo.

En este marco referencial -el Factor Militar- no estaría exento de esta transformación, que evidentemente no resultará fácil ni será inmediata, pues deberá desestimar viejos recelos y antinomias históricas.

Es en este orden de cosas, donde particularmente incidirá la estructuración del bloque americano dado que, más allá de las connotaciones propias que generará el ajuste en el campo Militar, o en el Económico -por ejemplo- surgirán efectos no deseados, que deberán ser tenidos en cuenta, para evitar desbordes no buscados ni injusticias evitables.

En esta línea de pensamiento, ¿no deberíamos apreciar la oportunidad estratégica para «adoptar» la opción militar de Fuerzas Multinacionales que amparen la seguridad hemisférica ante las amenazas en presencia?

No obstante, visto el avance de las negociaciones para materializar en tiempo y forma el espacio económico del MERCOSUR, como así también, más recientemente los iniciales acuerdos y la formación de comisiones cuatripartitas, para conformar el MERCOSUR jurídico; como así también, en el campo de la Educación; el ámbito Militar, debería ya comenzar seriamente a encarar aspectos convocantes, algunos de los cuales los dejamos planteados:

a) Perfil del sistema de defensa deseado y factible.

b) Aportes reales de cada Estado parte.

c) Proceso de compatibilización doctrinario, logístico, medios, etc.

d) Diseño del sistema de mando unificado.

En la búsqueda de viabilizar -cuando las circunstancias lo permitan- el proceso de integración base del «Sistema colectivo de defensa para el cono sur».

Bibliografía

-Estrategia: Contribución Académica N² 20 - Escuela de Guerra Naval 1988.

-La Argentina, extremo occidente (Mariano Grondona - L.N. -13/10/91).

-Cita en Maastricht (Mariano Grondona - L.N. - 6/10/91).

-Seminario **Perspectivas civico-militares ante los nuevos desafíos de la seguridad en América del Sur** - (Santiago de Chile - 9 y 10 de agosto de 1991).

-Las fuerzas armadas ante los nuevos desafíos (Discurso del almirante Jorge Ferrer, en el Colegio Interamericano de Defensa - L.N. - 6/10/91).

-Solución de conflictos en sociedades en crisis (Carlos Alberto Floria - Revista de la Escuela de Defensa Nacional Ns 39 - Diciembre 1990).

-Por la guerra, admiración; por la paz, preocupación (Mariano Grondona -L.N.-10/3/91).

-Defensa: demasiadas divisiones (Alain Louyot y Elie Marcuse - L.N. -10/7/91).

-El nacionalismo y la utopía (Mario Vargas Llosa - L.N. - 5/6/91).

-Nuevo papel para fidel Castro: contrarrevolucionario (Mariano Grondona - L.N. - 9/4/89).

-América del Sur: militares/2.

-¿Crea el primer mundo un apartheid tecnológico? (La Jornada - México -10/8/91).

-General previno sobre el narcotráfico (La Nación - Chile -12/8/91).

-Hito en las relaciones cfvico-militares (Raúl Sohr - La Epoca - Chile -171 8/91).

-¿FF.AA. son ineficaces en lucha contra narcotráfico? (Juan Gabriel Tokatlián - La Nación - Chile -18/8/91).

-Fuerzas Armadas latinoamericanas perdieron la Guerra Fría (Camilo Taufic - Análisis - Chile -19/8/91).

-La misión de las FF.AA. en la sociedad de la década del 90 (Adolfo Grayo de Keravenat - Ingeniería Militar).

-Señal de alarma (Mariano Grondona - L.N. - 24/3/91).

-El valor simbólico de la palabra soberanía (Alberto Natale - L.N. - 8/9/89).

-Relaciones internacionales (Carlos Pérez Llana - Escuela de Defensa Nacional 1987).

-La OTAN procurarla reforzar su estructura (L.N. - 22/10/91).

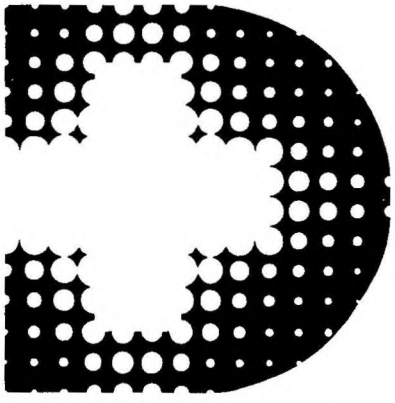
Mario Fernández Rivas
Propiedades

Ventas
Alquileres
Tasaciones sin cargo

La Importancia de tratar un negocio inmobiliario con quién piensa y actúa como uno.

Tasaciones personales:
Capitán de navío (R.E.) M. Fernández Rivas

Atención especial en ventas y alquileres
José Pacheco de Melo 2609 - P.B. "A"
Tel. 806-1506 / 805-2204



Diagnos

Red Nacional de Medicina Privada

Casa Central: Ayacucho 1164,1314 Capital Federal
Tel.: 806-7221/26/15/16 821-0081/82/83 824-0797/0991/1550/5093 Fax: 806-7237

SUCURSALES
Microcentro, Belgrano, Flores, Martínez, Lomas de Zamora, Ramos Mejía, Hurlingham, San Miguel, Campana, Lobos, Bahía Blanca, Coronel Suarez
Santa Fe: Rosario, Venado Tuerto, Rufino, Córdoba: Capital, Villa María, Mendoza: Capital, Salta: Capital

Adherido a C.I.M.A.R.A. y U.D.E.S.

LA CONTRARREVOLUCION

FERNANDO A. MILIA

El contraalmirante **Fernando A. Milla** egresó de la ESNM en diciembre de 1941 (Promoción 68) y ascendió a contraalmirante en diciembre de 1967. Pasó a retiro en abril de 1970. Comandó múltiples unidades.

Agregado Naval en México (1956/57), y en EE.UU. de Norteamérica y Canadá (1969/1970); Jefe de la Casa Militar de la presidencia, Presidente Director General de CITEFA. En situación de retiro vicepresidente ejecutivo del Instituto Nacional de Tecnología Industrial; director (fundador) del Centro de Estudios Estratégicos de la ARA; consejero titular del CARI (1984/88); Member Advisory Board - International Security Council (1985/88).

Sus trabajos aparecidos en distintas publicaciones superan el centenar. Dos de ellos merecieron el premio del Centro Naval "Capitán Ratto", para el bienio 1984/85, por "La Militaridad Argentina en Crisis", y el premio "Doctor Collo" para el bienio 1989/1990 por "La Armada Argentina: Un Perfil Socio Histórico".

Fue director del Boletín del Centro Naval desde octubre de 1985 hasta diciembre de 1991.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993

CDU **323.27**
Recibido: **28 de julio de 1993**

La mayor parte de la literatura relacionada con el tema subversivo se dedica prioritariamente a la revolución u otras clases de levantamientos, motines o sublevaciones políticas, desde el punto de vista del subversor.

Platón, en su *República* VIII, considera que la revolución es una reacción natural, fatal, del pueblo ante los excesos de la timocracia o de la oligarquía. Aristóteles dedica todo el Libro V de Política a la revolución, contradice el carácter de «automática» que le asigna Platón, y analiza solamente la mecánica revolucionaria, sin abordar el aspecto ético.

Desde entonces, pasando por el *dlctum* de Bertrand Russell («Sin rebelión la humanidad se estancará y la injusticia será irremediable...») hasta los revolucionarios contemporáneos el criterio se ha mantenido. Muy pocos, en realidad poqu ísimos tratadistas han abordado el tema desde el punto de vista de la contrarrevolución.

La causa podría atribuirse a que, en los inicios, las revoluciones tenían -todas- un fundamento ético, una bondad intrínseca. Pero a mediados del siglo XIX aparecieron los totalitarismos rojos y en el siglo XX los pardos, que se atribuyeron la defensa y mejora de la sociedad, a cuyo efecto establecieron regímenes perversos que atentaron contra la dignidad y la libertad del Hombre. Parece, entonces, llegado el momento de dedicar mayor atención a la contrarrevolución.

Sabemos que el fenómeno subversivo es una dialéctica de fuerzas e ideas. La revolución no ataca un sujeto pasivo, éste tiene capacidad de reacción y generalmente, la ejerce. Esa reacción es la contrarrevolución.

En su esencia la contrarrevolución es una reacción ante una situación extraordinaria (1) para lo cual se recurre a uno o más de los tres procedimientos básicos: realimentación, alerta y represión. Procedimientos que deben orientarse hacia la corrección de las condiciones (o causas) que originaron la revolución .

La violencia subversiva busca socavar el principio de autoridad y crear así inseguridad en el cuerpo político. Resulta entonces que un primer objetivo de la contrarrevolución es reforzar o restaurar el principio de autoridad, obvia y preferentemente sobre la base del consenso y de la legitimidad.

Ese es el esquema lógico de una política contrasubversiva y de su estrategia contribuyente. Sobre ese temperamento

(1) Milia, Femando A.: **El Conflicto - Análisis estructural;** Buenos Aires, I.P.N., 1985; passim cap.1.

estratégico se debe estructurar un conjunto de acciones políticas, estratégicas y tácticas, que serán esencialmente defensivas. Porque sin revolución no hay contrarrevolución; aquélla ejerce la iniciativa (es ofensiva), ésta ejerce la opción entre una conformidad ante la situación extraordinaria que se le crea o expresa su disconformidad mediante una reacción (que será defensiva).

Esta dialéctica de voluntades es un juego estratégico, en el que la iniciativa -la intención original- pertenece a la subversión, la contrarrevolución -por su parte- libra «un combate que no tiene por finalidad sino impedir al enemigo alcanzar la suya» (2).

Aceptando la existencia de esta simbiosis nuestro análisis morfológico de la contrarrevolución seguirá, paso a paso, el esquema aplicado para estudiar la revolución. Es el momento de aclarar que en esta parte de nuestra investigación estudiamos los aspectos morfológicos; la táctica y la estrategia correspondientes -es decir los procedimientos para control del conflicto- es materia aparte.

La circunstancia contrasubversiva

Uno de los tantos adagios relativos a nuestro tema habla de la «inevitabilidad del triunfo de la causa revolucionaria». Veremos muy luego que la dificultad primera de la acción contrarrevolucionaria consiste en que, para tener éxito, el régimen que lucha contra la subversión debe corregir fallas propias que, objetiva o subjetivamente, han generado, pretextado o incentivado la revolución.

Debemos recordar que el fenómeno que estamos estudiando tiene lugar en el circuito psico-somático de cada ciudadano, su escenario es el intelecto y la emoción de cada uno de los habitantes de la sociedad afectada. Es en los estamentos del poder donde se deben aprehender las sutilezas y las dificultades de esta lucha, en la que a la complejidad de todo fenómeno social se suma la correspondiente a los mecanismos psicológicos sometidos a la presión de la violencia.

Se confirma así una circunstancia contrasubversiva homóioga de la revolucionaria, no exactamente simétrica, pero sí la que podría asimilarse a una imagen como la que reflejan los espejos deformantes en los parques de diversiones.

La teoría revolucionaria leninista reconoce dos condiciones que incentivan (o causas que tienen por efecto) la revolución: las objetivas (o sociológicas) y las subjetivas (o ideológicas). En este ensayo añadiremos una tercera: las subliminales (o psicológicas).

* Las condiciones objetivas (sociológicas) son las situaciones de injusticia, que se convierten en la bandera del movimiento revolucionario o, simplemente, en su pretexto.

* Las condiciones subjetivas (ideológicas) son tos elementos intelectuales, la cosmovisión diferente de la vigente, que impulsa a un grupo político a tomar la decisión de subvertir el orden establecido a fin de imponer su propia ideología, transformando a tal fin la estructura social.

* Las condiciones subliminales (psicológicas) abarcan todo aquello que gobierna el mecanismo de adhesión de cada individuo a la acción contestataria.

Las condiciones objetivas

Este componente del escenario revolucionario se caracteriza por estar controlado sólo por el poder regente, o sea la contrarrevolución. El partido revolucionario podrá actuar influido por las condiciones objetivas o usarlas como pretexto, pero carece de poder para cambiarlas hasta que, eventualmente, llegue a conquistar el poder.

El poder regente sí puede cambiarlas porque gobierna la administración y ésta, a su vez, es el instrumento para tal cambio. Hay otras características de las condiciones objetivas que son de interés para una teoría de la contrarrevolución:

(2) Aron, Raymond: **Pensar la Guerra, Clausewitz;** París, Gallimard, 1976, tomo 1, página 237 (Hay edición al español del I.P.N. - Centro Naval).

-Las condiciones objetivas pueden ser medidas y cuantificadas. Se trate de la distribución de la renta nacional, del acceso a determinadas facilidades y servicios, el ejercicio de ciertos derechos o el disfrute de algunos valores, siempre es posible medirlas con alguna precisión y comprobar su variación en función del tiempo, del espacio y de los sectores sociales.

-Aunque la aparición de un líder carismático en el partido revolucionario es independiente de las condiciones objetivas -el perfil sociológico del escenario- su acción pública está centrada en esas condiciones.

-Las medidas tendientes a la mejora de las condiciones objetivas deben ser acompañadas de operaciones de acción psicológica y de propaganda contrasubversiva, sin limitarse a la acción administrativa de gobierno. Esta significación es un dato básico del problema.

-El efecto de las medidas de gobierno para mejorar las condiciones objetivas puede ser oscurecido por la ley de las expectativas crecientes, según la cual las masas más piden cuando más se les otorga.

-Si las condiciones objetivas se nutren de desigualdades socioeconómicas u otras condiciones de violencia estructural (3), es muy probable que los beneficiarios de estas injusticias militen en el bando regente. Repararlas o atenuarlas implicará atacar privilegios, prebendas u otros beneficios, lo cual abre un frente interno en el bando contrarrevolucionario.

Las condiciones subjetivas

Es un muy significativo combate el que se libra en el campo de las bases ideológicas a través de la dialéctica revolución-contrarrevolución.

Un combate silencioso pero intenso, enmascarado pero sugerente. Más que una lucha o un combate es una controversia entre dos cosmovistones o ideologías. Una, en la ofensiva, proclama tener la solución para todas las imperfecciones, para cada una de las lacras, para todas las violencias estructurales del régimen al cual combate.

El poder regente, colocado estructuralmente a la defensiva, debe replicar a las acciones subversivas, contestar con ideas-fuerza a las ideas-utopía, crear situaciones que generen significaciones reforzadoras de su posición defensiva y debilitadoras de la ofensiva ideológica subversiva. Debe demostrar con su prédica y su accionar que el viejo régimen todavía conserva virtudes, que sus lacras pueden ser corregidas y que lo están siendo, que la utopía ofrecida por el subversor es sólo eso: una utopía.

En sus primeras etapas la lucha no es frontal, la subversión no busca vencer por la fuerza de las armas al poder regente, sino -por la solidez de su ideología- influir subjetivamente sobre la población en general y las fuerzas del gobierno en particular; para lo cual recurre a actos de violencia puntuales como vectores de su ideología.

El gobierno no puede -no debe- responder de la misma forma, no debe ni puede repetir las crueldades y abusos del subversor; tiene que apresar, aislar o aniquilar a los cuadros y numerarios revolucionarios dejando en cada acción un mensaje, en cada combate una lección.

Porque estos choques tienen un trasfondo psico-social-moral. Según sea su desarrollo y su resultado aparente, será el efecto que produzcan en la población (el gran tercero) y en los cuadros, en los numerarios del gobierno y de la subversión. No necesariamente un triunfo en estos encuentros puntuales implica un efecto favorable para alguno de los actores. Puede que la significación atribuida sea idéntica y que tanto el subversor como el gobierno piensen haber triunfado y puede, también, que la población crea que ambos bandos están errados.

(3) Mtlia, **El conflicto.**.., página 102.

Estas diferentes percepciones obedecen a que cada uno de los tres sectores contempla tos hechos y percibe las ideas a través de sensores propios afectados por astigmatismos y aberraciones diferentes para cada uno. Esta es la esencia del fenómeno y la acción contrarrevolucionaria solamente será eficaz si quienes la conducen conocen este perfil del fenómeno y proceden de manera acorde.

Esta dialéctica abarca tres creencias: sendas concepciones de la libertad, sendas significaciones de la violencia y sendas adscripciones ideológicas. En el escenario conformado por esta trilogía se destaca la figura del líder carismático que rige al bando subversivo. El aparece como el blanco obvio, pero el modo de acción adecuado no es igualmente obvio. Si no se atina con la táctica correcta se lo puede perseguir, detener, denostar, condenar, para comprobar que ello no hizo más que aumentar su prestigio, intensificar su carisma.

Estudiando la revolución peronista vemos que uno de los grandes errores de Perón fue perseguir y encarcelar a Ricardo Balbín, líder del Partido Radical y cabeza de la oposición. A su vez, caído Perón y enviado al exilio, sus partidarios voceaban «P..., cobarde y ladrón, lo queremos a Perón».

Es que cuando el bando subversivo está bien estructurado, el líder carismático no es más que la porción emergente del témpano.

Otra vez nos será útil como ejemplo el fenómeno peronista: el 9 de octubre de 1945 Juan Domingo Perón fue destituido de todos sus cargos y confinado en la Isla Martín García. El error contrarrevolucionario fue creer «que Perón era todo y el único problema», omitiendo accionar contra el GOU (su logia), descuidar las organizaciones obreras que se movilizaban en el área vecina a la ciudad de La Plata y no controlar los sistemas de transporte y los accesos al centro de poder metropolitano.

Con lo antena no pretendemos postular que el líder subversivo es intangible, sino que debe ser combatido inteligentemente.

Las condiciones subliminales

Cuando estamos inmersos en el estudio de una ciencia social corremos el riesgo de olvidarnos de los individuos, en especial del individuo. Pero los grupos y las sociedades están compuestas de individuos que, siempre e ineludiblemente, tienen una conducta social y otra individual: aquella externada y explícita, ésta recóndita, oculta y subliminal.

La suma de las conductas individuales no da directamente la conducta grupal, como el comportamiento de los grupos no es exactamente la conducta de una sociedad.

Es que hay un efecto combinatorio o de suma de vectores. Siempre, en el origen de todo movimiento social, está ese arcano subliminal de cada individuo. En la dialéctica revolución-contrarrevolución tiene mejores probabilidades de triunfar quien pueda acceder a ese área subliminal.

Nunca insistiremos lo suficiente en señalar la importancia que la frustración tiene en el germinar revolucionario; igualmente importante es el fenómeno para la contrarrevolución. La frustración está conectada con la violencia estructural padre-hijo y su transferencia a la relación autoridad-ciudadano; fenómeno que culmina con la designación de chivo emisario o anticristo de la autoridad regente.

Este es el mecanismo que la contrarrevolución debe desarmar y uno de los puntos básicos e iniciales para comenzar el desarme es el sublímine de cada individuo. La subversión hace creer al individuo que es partícipe importante de una causa, lo mismo debe hacer la contrarrevolución, con mayor poder de convencimiento.

Obviamente, lo anterior implica una gran capacidad de autocrítica y cambio en la autoridad regente. Cuanto más autocrático, dictatorial y absolutista sea un régimen más difícil le resultará la catarsis imprescindible. Es cuestión no sólo de entender el problema sino de deshacer la cadena de egoísmos

que han engendrado las lacras que la revolución proclama atacar.

La acción en el dominio objetivo

Ya vimos que el componente objetivo es del dominio exclusivo del poder regente que recibe el embate de la revolución. No hay justificativo para cualquier modalidad gatopartidista, que omita introducir cambios en las estructuras sociales, económicas o políticas que son la causa o el pretexto de la subversión. Es nuestra intención estudiar en esta división las posibilidades de efectuar cambios significativos en este dominio.

La capacidad de cambio y reforma

Las iniquidades, injusticias y desigualdades que integran las condiciones objetivas tienen como contrapartida grupos sociales que obtienen beneficios de esa situación. El cuadro es tan viejo como la humanidad. Las desigualdades no siempre tienen un origen perverso, pueden ser causadas por distintas capacidades de sacrificio, eficiencia, conocimientos, etc. Pero a los efectos de nuestro tema no interesa tanto el origen de las asimetrías, cuanto su misma explicitud, que actúa como gatillo de la subversión.

Importante es el hecho de que los beneficiarios de tales asimetrías son grupos de presión que integran el poder o medran a su vera. Producir los cambios necesarios para quitarle pretextos o causas objetivas a la revolución tiene un precio, que es la aparición de un conflicto en el seno mismo del poder regente. De manera que la capacidad de introducir cambios es función de la capacidad para arbitrar entre dos conflictos.

Uno es el externo representado por la subversión, que levanta como banderas las asimetrías de riqueza, bienestar, libertad, etc. Otro es el interno representado por los intereses que son (o serán) afectados por la atenuación o desaparición de las desigualdades o injusticias.

Las situaciones de injusticia y -en general- de asimetría son muy diferentes, varían geográfica y temporalmente. Pueden tener base o trasfondo cultural, religioso, o un simple abuso de poder. Algunas son de solución ardua, otras no. Muchas de estas desigualdades se originan en comodidad o ignorancia del usufructuario de la misma.

Imaginemos una señora de edad que vive cómodamente, en la ciudad, de la renta que le da una gran estancia explotada extensamente. Si esta señora quisiese o pudiese cambiar a una explotación intensiva de su propiedad rural, transformaría radicalmente -y para bien- la vida de muchas personas. Extrapólese la situación a todos los propietarios rurales que explotan sus campos a distancia y extensivamente y se podrá tener una idea de la reforma agraria que se podría inducir sin llegar a demagógicos planes de parcelación compulsiva.

Evidentemente la situación variará según el país y la región; las circunstancias que imaginamos poco más arriba corresponderían a la Argentina y otros países americanos. También pueden encontrarse situaciones similares en ambientes ajenos al rural, con las variaciones obvias.

Frecuentemente, estos cambios estructurales requieren tiempo y éste es un recurso escaso en todos los conflictos. De manera que podría argüirse la inoperancia de pretender efectuar estos cambios, porque sus efectos llegarían con retardo. Esa es una verdad a medias porque la voluntad de cambiar las estructuras para atenuar la brecha (entre necesidades y satisfacción) tendrá un efecto de cascada sobre las autoridades, en su deber de velar por el bienestar de los gobernados. Una acción en este sentido repercutirá aumentando la legitimidad y el consenso de que goce el poder regente.

Pero estos cambios no son suficientes, ampliaremos el tema en lo que sigue.

El gobierno de la circunstancia

El título de este parágrafo alude al control del lugar, modo,

tiempo y otras condiciones que están ligadas a! hecho subversivo, que ocurren en el dominio de sus bases sociológicas (o condiciones objetivas). El control de la circunstancia respectiva puede relativizar la urgencia que señalamos más arriba, modificar la modalidad de las protestas y hasta desviarlas geográficamente.

Más importante aún que todo ello es que, si se consigue modificar adecuadamente la circunstancia, el escenario sufrirá un cambio favorable. Sería del caso repetir algo que hemos iterado más arriba: en el campo socio-político las cosas no son como son, sino como las gentes cree que son.

La acción en el campo subjetivo

Como lo hemos señalado repetidamente es éste el terreno de las ideologías. Cuando la contrarrevolución quiere actuar en este campo tropieza con muchas dificultades:

* Por lo pronto lo inmaterial del fenómeno, su instalación en el corazón y el intelecto de las gentes, hace muy ardua la tarea.

* Se encontrará, además, que los adversarios están animados del fervor y ungidos con la sacralización de su ideología, situación a la que han llegado mediante una transferencia psicológica, un acto de enroque mental que se traduce en un muro psicológico difícil de penetrar.

* Por su esencia cultural la lucha se libra en un elevado nivel intelectual.

Napoleón decía que cada uno de sus soldados llevaba en la mochila el bastón de mariscal. En la guerra contra subversiva cada combatiente debe ser un mariscal, lo que responde al efecto demostrativo que cada acción revolucionaria o contrarrevolucionaria produce no sólo en el enemigo sino en la población, la que es el verdadero objetivo en esta guerra tan particular.

* El lenguaje pasa a ser una dificultad adicional. En condiciones de conflicto el entendimiento entre las partes opuestas se hace difícil porque el lenguaje -translingüístico o no- pierde mucha - o toda- su capacidad para transmitir ideas y creencias entre los bandos opugnados.

La inteligencia.

Lo expresado en el parágrafo anterior trae a un primer plano la inteligencia, entendida como el proceso de obtener, contrastar y elaborar información sobre el oponente y, también, sobre el bando propio.

En todos los conflictos, a lo ancho del espectro de violencia que pueden caracterizarlos, la inteligencia estratégica y táctica son muy importantes. Pero en ninguna modalidad adquiere la importancia que tiene en la guerra contrarrevolucionaria.

Podemos afirmar que en este tipo de guerra la inteligencia es la más importante de todas las actividades. La tarea clásica de despejar la niebla de la guerra mediante el conocimiento de los factores de fortaleza y debilidad, se complica y sofistica en el caso de la guerra revolucionaria, pues esos factores son principal y mayoritariamente inmateriales, se nutren de modo principal de ideas y creencias.

Dentro del cuadro que dejamos esbozado hay un campo que diferencia notablemente a la guerra revolucionaria de las otras.

Se trata del manejo financiero, de la captación y distribución de fondos necesarios para mantener el aparato subversivo. Es éste, generalmente, uno de los perfiles vulnerables de la subversión.

Una eficiente inteligencia puede seguir, a través del manejo de fondos, el esquema celular que normalmente adopta la revolución en sus etapas iniciales. También permite conocer las células de base que dan apoyo a los militantes. O sea que el conocimiento del esquema financiero subversivo permite a la

contrarrevolución conocer el despliegue adversario e interferir en él, cuando la situación lo aconseje.

La contrainteligencia

La contrainteligencia tiene por función básica ayudar la conducción contrarrevolucionaria en la observancia del principio de la seguridad. Esto es válido en todo el espectro táctico y estratégico, pero en el caso de los conflictos ideológicos revolucionarios la contrainteligencia debe adoptar perfiles muy diferenciados.

La causa de tal singularidad estriba en que el revolucionario «debe moverse como pez en el agua en el seno del pueblo» (Mao), está mimetizado, con frecuencia hasta en el seno del poder regente.

Son muchos los magnicidios cometidos por miembros de la custodia personal del atacado, ejemplos numerosos pueden encontrarse desde Bruto y Julio César hasta Rigoberto López Pérez disparando contra Anastasio Somoza el 21 de setiembre de 1956.

Para obtener seguridad sin incurrir en «caza de brujas» u otros procedimientos que afectan la propia cohesión, el bando contrarrevolucionario debe aplicar técnicas adecuadas de contrainteligencia recurriendo a operadores lúcidos y capaces.

La propaganda

A esta altura de nuestra investigación ya hemos acumulado muchos conocimientos sobre el fenómeno revolucionario-contrarrevolucionario. Ellos nos permiten afirmar que las relaciones causa-efecto son -en este dominio- poco o nada lineales.

Se suman a esta característica las dificultades lingüísticas que señalamos más arriba; de manera que no bastará tomar medidas, éstas deben ser explicitadas y apoyadas mediante operaciones de propaganda, para evitar que queden oscurecidas por la ley de las expectativas crecientes o por apropiación del bando subversivo. Es éste un fenómeno que se da tanto en el campo objetivo-sociológico como en el subjetivo-ideológico; un caso diferente es el subliminal-psicológico, que consideraremos a continuación.

La acción en el campo subliminal

Como ya lo hemos analizado la táctica contrasubversiva debe llegar al ámbito subliminal de cada individuo integrante de la sociedad en conflicto. Es ésta una tarea que se enuncia fácilmente pero muy difícil de ejecutar, porque entre el o los líderes contrarrevolucionarios y cada individuo se interponen múltiples obstáculos. Intentemos una enumeración:

* Hay tres grupos bien diferenciados de individuos: los que sirven al poder regente, los que sirven a la subversión y los que componen la población en general (el individuo-pueblo). En cada uno, el individuo recibe la información mediante circuitos afectados de ruidos y deformaciones (o astigmatismos). Es decir que la acción debe ejercerse en tres campos bien diferenciados, que no pueden ni deben ser confundidos.

* Los circuitos de comunicación son imperfectos, (4), pero hay una circunstancia accesoria que hasta aquí no hemos considerado. Se trata de que tos medios de comunicación están previstos -salvo rarísimos casos- para una escala social o masiva.

* Mas en el caso del tipo de guerra que estamos estudiando, la contrarrevolución necesita llegar al individuo; para reafirmar sus certezas si milita en el bando propio, despertar o activar sus dudas si pertenece al subversivo, o ganar su voluntad si está en el campo neutral de la población por cuya volición se lucha.

*Los individuos integran grupos diferenciados y estratificados,

(4) Op. Cit., paaaim p. 76-86.

que, a su vez, conforman sistemas de interacción solidaria en unos casos, antagónica en otras y mixta en la generalidad de ellos.

* El sistema interactivo actúa como una grilla o blindaje que dificulta la comunicación directa entre la organización contrarrevolucionaria y cada uno de los individuos.

La inteligencia y la contrainteligencia

Todo lo dicho más arriba es válido también para el campo de lo sub-liminal-psicológico. Podríamos agregar que el esfuerzo dedicado a la obtención de información y su procesamiento es mayor porque el universo estadístico está a un nivel más profundo de la estratificación social, que es obviamente el del individuo.

Los sistemas de inteligencia están configurados y emplean rutinas orientadas a estructuras sociales más complejas. A esto se agregan los efectos de la *ley de polarización* que «se refiere a los efectos provocados por la revolución en los diferentes elementos de la población y sus respectivas actividades. La abrumadora mayoría indiferente tiende a escindirse, derivando sus segmentos hacia polos opuestos... Esta polarización es originada por las revoluciones en todos los terrenos de la vida social y cultural» (5).

En lo que a este punto respecta, la mencionada polarización implica que las pautas de los sistemas de inteligencia pierden vigencia, sobre todo en lo relativo a los individuos, que son los actores de tal polarización. Esto significa que la tarea de inteligencia es más ardua, más sofisticada y más onerosa.

La acción psicológica

Para llegar al nivel individual ya no basta con la propaganda, se necesitan los recursos más eficaces de la acción psicológica.

Como lo dijimos más arriba, en este nivel subliminal las dificultades y el costo adquieren valores significativos. Como los recursos son siempre escasos se requiere una economía de los medios y esfuerzos para lo cual deben orientarse hacia caracterizaciones de individuos que puedan actuar como retransmisores. Pueden ser maestros, madres de familia, artistas populares, deportistas famosos, etc.

Mas, por ardua y dispendiosa que aparezca la tarea, ella es imprescindible para el éxito contrarrevolucionario. Una acción psicológica potente y eficaz será el mejor apoyo para las operaciones contrasubversivas que estudiaremos a continuación.

Las operaciones contrasubversivas

La guerra contrasubversiva no se agota en la propaganda y la acción psicológica, el desarrollo revolucionario llega -ineludiblemente- al desafío del poder regente y, más luego, al asalto del mismo.

Inicialmente, esos ataques subversivos no tienen como propósito disminuir el poder de la autoridad, sino crear la percepción o la significación en la población de que ese poder es inoperante e insuficiente para brindar seguridad a la población toda o a quienes sirven en las filas gubernamentales.

De lo anterior se deduce que la contrarrevolución debe replicar a esas acciones subversivas. No siempre la réplica puede (o debe) ser simétrica, por ejemplo un acto de terrorismo puntual y esporádico no puede ser contrarrestado, ni en el momento ni posteriormente. Es esta característica la que nos llevó más arriba a postular la importancia de la inteligencia, que cuando es muy eficiente llega a permitir la anticipación de las acciones subversivas.

(5) Sorokin, Pitirim A.: **Sociedad, Cultura y Personalidad**, Madrid, Aguilar, 1973; p. 776.

De cualquier manera, en el inicio del conflicto, las autoridades están a la defensiva, la iniciativa está toda en manos de la subversión. Pero la victoria (es decir la derrota subversiva) requiere un cambio en la actitud contrarrevolucionaria. De la defensiva debe pasarse a la defensiva-ofensiva, de ésta a la ofensiva-defensiva y finalmente a la ofensiva franca.

En muchos conflictos revolucionarios el gobierno no puede llegar a esa superación de la inicial actitud defensiva. Cuando se produce ese estancamiento se cumple el adagio ya citado de la «inevitabilidad del triunfo revolucionario», un excelente ejemplo es la Guerra de Argelia.

Las acciones urbanas

Las ciudades son terreno dificultoso para las operaciones contrasubversivas. En el escenario urbano las fuerzas gubernamentales tienen restringido el empleo de las armas que le son privativas, la aviación, la artillería y los medios de detección electrónicos.

A mayor abundamiento las tropas contrarrevolucionarias uniformadas son absolutamente conspicuas, mientras que las subversivas están mimetizadas en las muchedumbres urbanas. Ello implica que la estructura de las fuerzas de represión debe ser del tipo policial: unidades livianas, capaces de veloz despliegue y apoyadas en una excelente inteligencia, a más -obviamente- de un adiestramiento especializado.

Las acciones rurales

En principio el rural es un teatro de operaciones en el que las fuerzas contrasubversivas, esencialmente convencionales, pueden desenvolverse más fácil y libremente.

Un orden operacional que aparece a priori es el de saturar el escenario, aprovechando la asimetría numérica que favorece al bando gubernamental. Si esto se consigue, los elementos subversivos deben optar entre confrontar convencionalmente con las fuerzas contrasubversivas o retirarse.

En Tucumán (Argentina), circa 1973, se había formado una fuerza subversiva de alguna importancia. El propósito era evidente: «liberar» una zona y desde allí proclamar la internacionalización del conflicto. El ejército replicó con el llamado Operativo Independencia que recurrió al concepto de saturación (se llegaron a desplegar algo más de 6000 soldados que se oponían a unos 400 guerrilleros).

Era claro que si los subversivos evacuaban la zona pondrían en ridículo al Ejército porque a éste le resultaría difícil (sino imposible) demostrar que allí había habido una fuerza subversiva.

Hay fuertes indicios que indican que la Cuarta Internacional impartió directivas en ese sentido. Pero la mujer y el hijo nonato del líder habían muerto poco antes en un intento de fuga carcelaria. Así que decidió vengarse enfrentando al Ejército y, como era lógico, sufrió una clara y decidida derrota.

Pero no siempre la saturación es el modo de acción adecuado. En Tucumán resultó porque la subversión no contaba con la adhesión popular general.

Pero cuando la revolución «se mueve como pez en el agua en el seno del pueblo» (Mao) la saturación no es viable porque las poblaciones involucradas contienen al enemigo mimetizado. Tal sucedió en Indochina, fase francesa y fase norteamericana (Vietnam), donde era imposible prever que la frágil viejecita que se acercaba llevaba en su seno una granada de mano.

Como lo hemos expresado más arriba el terreno juega un rol muy importante y las unidades contrarrevolucionarias deben estar adaptadas a él, por entrenamiento y por implementación. De todas maneras, pareciera que hay más lugar para las fuerzas militares regulares en el escenario rural que en el urbano.

Los medios de difusión

¿De qué vale tener ideas si no se las proclama?, ¿qué

objeto tiene cometer actos de violencia con fines psicológicos si no son conocidos?, ¿Si la acción psicológica juega un rol dominante en la revolución, puede resignarse a no tener repercusión masiva?

Esas preguntas bastan para mostrar la gran importancia que los medios de difusión -social o masiva- tienen en la guerra contrarrevolucionaria. De manera simplista puede tenderse a censurar las noticias de este tipo. Como todo procedimiento simplista tiene patas cortas; si suceden cosas y los medios de difusión no las reflejan, la credibilidad del gobierno sufre. Aparte que, en los regímenes democráticos, este tipo de censura es inviable.

Parecería que la solución más adecuada es sumar los medios de difusión a la estrategia contrarrevolucionaria, para que quienes los dirigen informen puntualmente sobre los hechos subversivos, pero evitando la glorificación de los mismos y -por el contrario- mostrar su perversidad. La tarea no es de fácil realización, cada medio tiene su temperamento y puede que en los de tipo sensacionalista una noticia «lavada» parezca una noticia falsa.

Ardua o no, la tarea de sumar los medios de difusión a la estrategia contrasubversiva es demasiado importante como para descuidarla.

El rol de los incentivos

Hasta ahora hemos estudiado las organizaciones revolucionarias y contrarrevolucionarias desde afuera. En esta sección nos adentraremos en esas organizaciones, estudiándolas desde la óptica de los incentivos que han convocado a sus integrantes.

Los separaremos en las siguientes categorías: los genuinos, los conversos, los embaucados y los buscadores de emociones. Queremos prevenir al lector que esta es una división teórica, en la práctica subversiva es muy frecuente que los incentivos sean complejos, interactuando dos o más de los que hemos de enumerar. En este espectro caben «desde el idealista hasta el criminal» (6).

Los genuinos

Los genuinos revolucionarios son los individuos cuyas aspiraciones están en absoluta contradicción con el orden vigente, sus propios valores divergen gravemente de tos aceptados por la sociedad. Los valores que dan origen a la disconformidad esencial que los conduce a la subversión pueden ser, en realidad, antivalores como es el caso de tos marginados y los delincuentes.

Pero -digámoslo una vez más- en Ciencia Política y sobre todo en Teoría del Conflicto, las cosas no son como son sino como los actores creen que son. Hay diferentes vertientes desde las cuales tos individuos llegan al grupo subversivo.

Vertiente antipater

Se trata de la limitación que experimenta el joven en su relación familiar, que se personifica en la autoridad familiar (el padre o la madre), conflicto que al acceder al mundo exterior se transfiere a la autoridad gubernamental. «Ellos no quieren seguir los pasos de sus padres, pueden haber fracasado en exámenes esenciales, pueden haber sufrido un período de desempleo o pueden estar fuera de la ley» (7).

Estos genuinos son la fuente primaria de provisión de tos cuadros intermedios. Son presas de inquina o rencor contra el orden establecido, pero no buscan revancha contra sujetos o grupos determinados.

Los sistemas dictatoriales, como el nazismo, el fascismo, el

(6) Thompson Robert: **Defeating Communist Insurgency;** London, Chatto & Windus, 1966; p. 35.

(7) Ibídem.

comunismo y otros similares, ofrecen un triunfo inevitable a costa de la despreciada sociedad regente, proponen un Nuevo Orden monolítico que habrá de abatir al «corrupto» Viejo Orden. Estos regímenes ofrecen la posibilidad de ascender en una escala jerárquica a quienes veían coartada su posibilidad de progresar en el orden regente, dentro de una organización revolucionaria, secreta y celular, que los pone a cubierto de la vieja sociedad.

Vertiente proscriptos

En toda sociedad hay grupos o individuos que quedan al margen de las pautas que la sociedad fija y, muy especialmente, de los beneficios que distribuye.

Las causas son básicamente culturales. La subversión propone una utopía en la cual estarán incluidos, no marginados. Engrosan el contingente de los proscriptos los discriminados por el color de la piel o la religión que practican.

También podemos incluir en esta categoría a los que están al margen de la ley y solamente mediante la subversión del orden establecido ven la posibilidad de poderse reintegrar a la sociedad, ya transformada.

Los conversos

Los conversos también engrasan las filas revolucionarias desde distintas vertientes, son los que abandonan las filas gubernamentales para servir a la subversión (o inversamente) respondiendo a causas sociológicas. Los conversos constituyen el elemento más débil de la organización (tanto de la subversiva como de la contrarrevolucionaria) y el blanco más fácil de atacar, en razón de que su conversión obedece a bases objetivas y éstas pueden cambiar al compás de la mejora o el empeoramiento del contexto social.

Reconocemos tres vertientes: del resentimiento, del sentimentalismo y del oportunismo.

Vertiente de los resentidos

El resentimiento que mueve al cambio de bando puede generarse en abusos por parte de las autoridades o de la jefatura subversiva, pudiendo ser el objeto de esos abusos ellos mismos o un ser querido. Estos abusos pueden haberse registrado antes o durante las operaciones revolucionarias. El terror, mal ejercido, puede ser una causa de resentimiento.

Vertiente sentimental

Es este un incentivo que opera en un sólo sentido, hacia la subversión, no conocemos casos en que esta vertiente haya operado produciendo conversiones hacia el bando gubernamental. Los que integran esta categoría adhieren a la causa mediante la prédica de amigos, profesores, cónyuges, novios, etc. Se afirma esta conversión haciéndolos partícipes de hechos violentos; cuando el converso sentimental tiene las manos tintas en sangre es muy difícil que se reconvierta.

Vertiente oportunista

En la estela del triunfo revolucionario o contrarrevolucionario se alinean los oportunistas, los que no quieren perder la oportunidad de sumarse al bando victorioso. Las adhesiones oportunistas suelen ser aluvión, como en el caso de la revolución castrista y el de la revolución china.

La repugnancia que puede causar el oportunismo en este tipo de guerra podría atenuarse si recordamos que la guerra revolucionaria se libra entre dos minorías que se disputan el grueso de la población: «Una cosmovisión deja de tener validez cuando la escala de valores presentada por ella ya no se adecúa a la realidad del momento» y para los indecisos la victoria avizorada puede estar al tope de la escala de valores.

Los embaucados

Este es un proceso de conversión que ya hemos analizado

desde otra óptica (8), se trata de la colonización intelectual que reconoce diferencias y matices según el escenario cultural en que se realice la captación. Como en las categorías tratadas más arriba, podemos reconocer vertientes.

Vertiente cultural

Es aplicable aquí todo lo analizado en otra obra (8). En la conversión hacia la revolución se le expone al recluta (o protorrecluta) las bondades de la utopía revolucionaria en oposición a las miserias del orden vigente. El proceso puede ser largo, el fenómeno cumple la teoría de las catástrofes; en un comienzo, a través de discusiones dialécticas se generan pequeños cambios topológicos (o sea graduales) hasta que en un momento -que tiene y tendrá por siempre jamás algo de mágico, se produce la conversión o lavado de cerebro. El mecanismo descripto requiere ser llevado a cabo sobre individuos o grupos pequeños.

Vertiente caritativa

Este es un fenómeno que se ha aplicado en ambientes religiosos, particularmente en el tercermundismo.

Consiste en conducir a jóvenes imbuidos del sentimiento de caridad a trabajar en proyectos de bienestar social en comunidades desposeídas; el contraste entre el bienestar de que gozan los protorreclutas y la miseria que palpan en su trabajo social produce en su conciencia una revulsión que los lleva a abrazar la causa de los desposeídos, es decir la revolución.

El procedimiento fue aplicado ampliamente en América Latina, en la Argentina tos cuadros intermedios de los montoneros fueron captados, en su gran mayoría, mediante este sistema.

Los buscadores de emociones

Dentro de toda sociedad organizada se encuentran nichos de individuos que añoran la aventura, que necesitan la adrenalina de la acción peligrosa. Ello explica el turismo de aventura, los deportes que exigen el ejercicio del riesgo, los mercenarios y muchas otras actividades que permiten escapar de la rutina frustradora a que obliga una sociedad bien organizada.

Entre esas actividades que permiten sublimar el aburrimiento de la rutina se cuentan la revolución y la contrarrevolución. Dentro de la categoría podemos reconocer dos vertientes.

Vertiente de los precomprometidos

Se han registrado muchísimos ejemplos históricos de este fenómeno, que consiste en que cuando estalla una revolución se encuentra con grupos insurgentes que ya estaban combatiendo al gobierno.

En Vietnam y Malasia grupos que combatieron contra los japoneses fueron absorbidos o se plegaron al movimiento comunista; en la Argentina los montoneros y el erp tenían el mismo objetivo, realizaron algunas operaciones conjuntas y hubieron algunos trasvasamientos de numerarios.

En Colombia las bandas de bandoleros fueron captadas en buena proporción por los grupos subversivos.

Vertiente de los buscadores de acción

Se alistan en esta dirección los mercenarios, tos que se encuentran casi exclusivamente en la contrarrevolución (los revolucionarios desconfían -con razón- de estos aventureros). También se suman todos los adoradores de la sensación que produce la adrenalina en la sangre.

Pero son los menos confiables, por su carencia de convicciones ideológicas.

(8) Milia, Femando A.: **El Colonialismo Intelectual**; Buenos Aires, Editorial Pleamar, 1983.

Moral, estrategia y contrarrevolución

Los conceptos anteriores son -ya lo señalamos más arriba- de tipo morfológico. Faltaría agregar algo sobre el aspecto estratégico de la contrarrevolución y su imbricación con la moral. Para ello debemos volver sobre algo que dijimos en el apartado «condiciones subjetivas»: no hay objetivo material en este tipo de guerra; derrotar a las fuerzas revolucionarias es un medio, pero no un objetivo, menos aún un fin. El objetivo verdadero está en la mente y el corazón de los terceros, es decir la población en general.

Más importante que derrotar a la subversión es cómo se la derrota. Y esto nos lleva a la cuestión moral. La autoridad regente defiende un orden político que -obviamente- juzga digno; ello impide recurrir a procedimientos no acordes con esa dignidad. El ojo por ojo y diente por diente le está vedado al gobernante probo, que busca el bien de su pueblo. La sevicia practicada por el rival no autoriza a repetirla; los abusos no pueden ser replicados con otros abusos; la violencia sistemática no debe ser contestada con terrorismo de estado. Esto es así porque la Moral lo manda y porque la eficacia de las operaciones contrarrevolucionarias lo requiere.

A riesgo de caer en la reiteración debemos recordar que el fin ulterior de la lucha contrarrevolucionaria (también en la subversiva), no es derrotar a las fuerzas opuestas sino retener o conquistar la adhesión popular. Por ello decíamos más arriba que las operaciones deben ser conducidas, dejando con cada acción un mensaje de dignidad, en cada combate una lección moral.

Nuestra historia reciente es -lamentablemente- un ejemplo adecuado. Habiendo derrotado militar y eficazmente a las organizaciones erp y montoneros, las fuerzas armadas terminaron sometidas a causas judiciales. Es hora que nos preguntemos ¿porqué? La respuesta es que no se atinó a seleccionar el correcto objetivo ulterior y, también, se incurrió en replicar al oponente sin cuidar que cada acción dejase un mensaje de dignidad, en cada combate brindase una lección moral. No para el enemigo sino para el correcto destinatario: el Pueblo.

Mientras haya contradicción ideológica habrá subversión; esa es la hipótesis de conflicto en el campo de la revolución. No es gratuito, por lo tanto, que tratemos de perfeccionar el arte de defender nuestro estilo de vida. IGN

UNA RESERVA NAVAL ¿PARA HACER QUE?

AGUSTIN A. MONTEVERDE

El doctor Agustín A, Monteverde es argentino. Licenciado en Administración; Master of Business Administration (EE.UU.); Doctor en Ciencias Económicas; posgrado en Comercialización y Estrategia Competitiva; especialización en Dirección Estratégica y Planeamiento Empresario; posgrado y Curso Superior de Estrategia; Strategic Studies (EE.UU.).

Autor de diversos artículos y trabajos de Investigación en los campos de la economía, la estrategia e inteligencia empresaria y la defensa.

Profesor de la Escuela Nacional de Inteligencia; Director Ejecutivo del Instituto de Defensa Nacional teniente coronel Aníbal de Luzuriaga; Director de «Escenarios y Estrategias» - Centro de Estudios Prospectivos; miembro del Centro de Estudios Estratégicos del Estado Mayor Conjunto de las FF.AA.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993
CDU **355.213**
Recibido: 29 **de setiembre de** 1993

« Toland se contempló a sí mismo en el espejo, en el casino de oficiales de Norfolk (...) El uniforme todavía le quedaba bien, notó; quizás un poquito ajustado en la cintura (...) En sus bocamangas tenia las dos cintas y media de capitán de corbeta. Un toque flnal a los zapatos y ya estaba listo para iniciar, esa brillante mañana de lunes, las dos semanas de servicio activo que debía cumplir todos los años...».

Tormenta Roja, *Tom Ctancy.*

La cita proviene de una obra de ficción; sin embargo, la situación a la que refiere no es una fantasía sino por el contrario una concreta realidad. Una circunstancia cotidiana en la Armada de los Estados Unidos de América y en otras marinas de Occidente.

Nuestra Armada, apreciando las virtudes y utilidad de contar con un plantel de hombres que -inmersos en la civilidad- estuvieran instruidos e integrados a las realidades y aspiraciones de la Fuerza, concibió hace ya largo tiempo un amplio esquema de formación de cuadros de Reserva de Personal Superior.

Las distintas promociones surgidas de los Liceos Navales, de los Cursos de Integración Naval en la Escuela Naval Militar para profesionales incorporados transitoriamente a la Fuerza (vg., servicio militar), de la Escuela Nacional de Náutica, y el conjunto de oficiales que han dejado (en condiciones honorables) el servicio activo, constituyen la Reserva Naval de Personal Superior, y representan una importantísima inversión y esfuerzo, realizados por la Armada Argentina, en procura de una adecuada cobertura de las necesidades de dotación ante diversas hipótesis de conflicto y de una efectiva inserción en la ciudadanía de la cual se nutre.

Lamentablemente, la falta de una comunicación fluida y atención efectiva de ese capital humano fue desdibujando los logros de tal empeño, convirtiendo en gasto inútil lo que debió ser una beneficiosa inversión. La ausencia de una visión clara respecto al tema y su papel en la Armada deseada, las urgencias económicas y las agitadas coyunturas políticas son las responsables de ese olvido.

Se cree algunas veces que la plena inserción de las reservas en el Poder Naval es atributo exclusivo de potencias globales como la que mencionamos al inicio. Sin embargo, Armadas como las de Francia, Italia y Chile conscientes de las posibilidades de tal herramienta y aplicando una perspectiva de alcance más largo, han instrumentado políticas y sistemas de formación, integración, utilización y capacitación permanentes de sus oficiales navales de reserva.

En estos países, la creación de asociaciones de oficiales de reserva ha jugado un papel fundamental para la organización, capacitación y movilización de los cuadros de reserva en todos los niveles. Organizaciones como la UNOR francesa, la UNUCI

italiana o la ROA estadounidense constituyen verdaderos pivotes donde se apoya la formación e integración de ese personal. Estas instituciones fueron el resultado de claras políticas nacionales de promoción y desarrollo de las reservas.

Las asociaciones norteamericanas de reservistas

Tres instituciones a nivel federal nuclean a oficiales navales de reserva, totalizando unas diez las asociaciones nacionales de personal de reserva tanto superior como subalterno.

La *Reserve Officers Association* (ROA) puede considerarse la institución madre de todas ellas, habiendo sido fundada en 1922 por el Comandante en Jefe general John Pershing.

Pertenecen a ella la totalidad de los oficiales en actividad, de la reserva y de la Guardia Nacional, los retirados y aquellos que pasan a la resen/a al pedir la baja del cuadro permanente de las Fuerzas Armadas, contando en la actualidad con más de 125.000 miembros.

Se encuentra protegida por ley federal del 30 de junio de 1950 y tanto su estructura central, sus delegaciones y dependencias trabajan en forma conjunta con el Ejecutivo, el Congreso, y los gobiernos y legislaturas estatales. Ha sido artífice de diversas leyes orientadas a asegurar ciertos objetivos de la defensa nacional como a proteger intereses de las Fuerzas Armadas y las reservas.

Además de publicar la revista mensual *The Officer*, que reciben todos sus miembros, edita un informe de seguridad nacional que es distribuido entre una serie de funcionarios de la Presidencia, el Congreso y la Secretaría de Defensa. Existen otras publicaciones a nivel local, de las cuales son responsables sus delegaciones.

La ley le ha fijado a la ROA la misión de apoyar la política militar de los Estados Unidos, proveer a un adecuado grado de seguridad nacional, y prestar asistencia al Cuerpo de Adiestramiento de Oficiales de Reserva (ROTC). A estos efectos, la ROA ofrece ayuda financiera a los estudiantes ROTC de todas las Fuerzas.

Es una organización apoyada por toda la oficialidad y brinda un cúmulo de beneficios a sus miembros, que deben pagar una cuota anual.

La *Naval Reserve Association* (NRA), en cambio, es una organización dedicada exclusivamente al servicio y apoyo de la Armada, la reserva naval y los oficiales navales de reserva. Cuenta con más de 24.000 asociados.

Fue fundada en 1954 y tiene como misión primordial apoyar el rol de la Armada Norteamericana en la defensa nacional, y cooperar con la autoridad naval en la solución de complejos problemas que resultan de la administración de una Armada, compuesta por personal regular y de reserva.

Aporta su opinión sobre los diversos temas relativos a la defensa o las reservas que están en debate o bajo tratamiento del Congreso, la Secretaría de Defensa o la de Marina, comunicándoles sus puntos de vista.

Una tarea fundamental consiste en proveer apoyo, a los comandos de la reserva locales, en la realización de sus programas de adiestramiento, y en los programas de capacitación del Cuerpo de Adiestramiento de Oficiales de la Reserva Naval (NROTC) que se desarrollan en las universidades y colegios de todo el país.

Coopera, además, con la ROA y la *Naval Enlisted Reserve Association* (suboficiales) en todas estas actividades. Edita también varias publicaciones educativas e informativas y provee una completa gama de servicios a sus miembros.

La *Marine Corps Reserve Officers Association* (MCROA) promueve desde 1926 el interés de los oficiales de reserva y retirados del *US Marine Corps.*

Ha bregado incansablemente por el desarrollo de un óptimo sistema de seguridad nacional y un rol privilegiado de la Infantería de Marina y las reservas en el mismo, defendiendo estas causas en muy diversos ámbitos de opinión, -incluso batallando a nivel legislativo-.

Esta entidad tiene como misiones fundamentales impulsar la máxima capacitación profesional del personal superior de reserva de los Marines, asistir a sus miembros y promover los intereses del USMC.

Ha obtenido el apoyo del Congreso de los Estados Unidos en cuestiones vitales para los oficiales de reserva y en actividad de IM, tales como adecuadas asignaciones para planes de adiestramiento para la reserva, el mantenimiento de un adecuado número de reservas y mejores sueldos y beneficios.

Una conquista fundamental fue la sanción de la ley por la cual se le otorgó al Comandante General del USMC participación en la Junta de Jefes de Estado Mayor, asegurándosele al Cuerpo un número mínimo de personal.

Con unos 5200 miembros (1987), esta institución posee delegaciones en todo el país y edita diversas publicaciones especializadas.

República Argentina: la Unión de Oficiales de Reserva de las Fuerzas Armadas (UNOR)

Nuestro país cuenta -afortunadamente- también con una institución que nuclea y motoriza la actividad del personal superior de las reservas de sus Fuerzas Armadas. Hemos extraído del estatuto su objetivo, misión y organización y realizado una breve reseña de su historial.

Objetivo

La UNOR tiene como objetivo reunir a los ciudadanos que integran con un grado de oficial los cuadros superiores de las Fuerzas Armadas de la Nación, y que procuran su perfeccionamiento y actualización para el mejor servicio a la Patria y sus instituciones, inspirándose para ello en las mejores tradiciones argentinas.

Misión de la UNOR

1- Tutelar el prestigio de los Oficiales de Reserva, manteniendo alta la moral y el espíritu de cuerpo, como asimismo viva su vinculación a los cuadros permanentes de las Fuerzas Armada?.

2- Fomentar y consolidar los lazos de unión y la camaradería entre los oficiales que integran los cuadros de reserva de las Fuerzas Armadas.

3- Incrementar la preparación profesional de los Oficiales de Reserva, incentivando la realización de todo tipo de actividades militares, sociales, culturales, físicas y deportivas que tiendan a tal fin.

4-Cooperar con la patriótica labor de divulgar en la ciudadanía, la necesidad y la importancia de la misión de las Fuerzas Armadas en el contexto general de la defensa nacional y los factores que la componen.

Historia

La UNOR fue fundada hace ya cincuenta años, el 14 de agosto de 1941, siendo su nombre original el de Círculo de Oficiales de Reserva de las Fuerzas Armadas.

El cambio de denominación se produjo en 1985, como consecuencia de la reciente vinculación a asociaciones análogas de Occidente, como la Union National des Officiers de Réserve de Francia y la Unione d'Uffici in Congedo d'ltalia, y en el ánimo de reunir en su seno a la totalidad de los cuadros superiores de la reserva y organizaciones que los nudeen y a efectos de servir a las fuerzas como nexo operativo para la mejor organización, capacitación y movilización de sus reservas.

En los últimos veinte años, la creciente actividad de capacitación y actualización de los oficiales de reserva llevada a cabo por el Ejército y la Fuerza Aérea -y en cuya iniciativa la UNOR jugó un importante rol- posibilitó un rápido incremento y despliegue de la institución.

La realización de esos cursos se vio apoyada paralelamente por la creación de un régimen provisorio de capacitación y ascenso del personal superior de esas fuerzas.

Con el tiempo, la materialización de ascensos en que derivaron esas actividades de capacitación, significó un elemento gratificante que consolidó la vinculación y compromiso de un numeroso grupo de hombres con las fuerzas.

Hoy, la UNOR cuenta con cerca de 7.000 miembros activos y 18 sedes regionales distribuidas a lo largo y a lo ancho de todo el territorio nacional. Cientos de sus hombres participan en las actividades anuales de capacitación fijadas por las fuerzas, tanto en cursos teóricos como ejercicios.

Más de 100 de sus miembros se hallan reincorporados al servicio activo en las tres fuerzas, cumpliendo con reconocido éxito las funciones para las que fueron requeridos.

En el caso del Ejército, algunos de sus miembros han alcanzado ya la jerarquía de teniente coronel -la máxima contemplada por la normativa vigente-. Habida cuenta de las peculiaridades de la fuerza terrestre, se debe destacar la participación de sus oficiales de reserva en las movilizaciones ordenadas en 1978 y 1982.

Esta última circunstancia -a diferente escala- no fue ajena al resto de las fuerzas. Guardiamarinas de Reserva egresados de la Escuela Nacional de Náutica actuaron en unidades al servicio de la Armada en 1978 y 1982. También Guardiamarinas de Reserva provenientes del Curso de Integración Naval fueron afectados al Conflicto Malvinas.

Sin embargo, y a diferencia de las otras fuerzas, la Armada no cuenta aún con -no digamos un mecanismo sistemático de capacitación y promoción de sus reservas- sino siquiera una comunicación fluida y permanente con ellas.

En los últimos años -y sólo luego de interminables gestiones de la Comisión Armada de la UNOR ante las autoridades navales- se han dado algunos significativos pero siempre tímidos pasos en ese sentido.

Las actividades de capacitación del personal y de cooperación interinstitucional Armada Argentina-Unión Oficiales de Reserva, resultantes de aquellas gestiones, tuvieron un grado de éxito nunca esperado por la Fuerza y que nos debiera comprometer a más serios esfuerzos.

Estructura

La UNOR es conducida por un presidente y tres vicepresidentes, uno por cada una de las Fuerzas.

El órgano máximo de dirección y ejecución es la Junta de Gobierno que se integra con las autoridades mencionadas y un secretario general y otro de actas, el tesorero y ocho vocales titulares.

Todos son elegidos en Asamblea General Ordinaria, a través del voto de los miembros activos, fundadores y vitalicios.

Existe, además, el Consejo Nacional, que constituye el máximo organismo de asesoramiento y consulta de la institución.

Este se integra con los miembros de la Junta de Gobierno; los ex presidentes de la UNOR; las autoridades del Tribunal de Honor; los jefes y 2° jefes de las regionales; un representante del Ministerio de Defensa, uno del Estado Mayor Conjunto y uno de cada Fuerza; un representante de cada entidad que, en el orden nacional, nuclee oficiales de reserva.

Se reúne anualmente y adopta resoluciones en la forma de recomendaciones a la Junta de Gobierno.

Por una reciente resolución del Ministerio de Defensa, la UNOR ha sido reconocida como la entidad que nuclea al personal superior de las reservas y asiste a las FF. AA. en la organización de sus actividades de capacitación.

Dentro del ámbito de la UNOR funciona un organismo de singular relevancia académica y comunicacional. Este es el Instituto de Estudios de la Defensa Nacional teniente coronel Manuel de Luzuriaga.

Miembros

Son miembros de la UNOR todos aquellos ciudadanos que revisten con un grado de oficial en los cuadros superiores de la Reserva.

1- Miembros activos: son aquellos OO. RR. que expresamente manifiestan su voluntad de incorporarse a participar en las actividades de la institución y coadyuvar al logro de su misión.

2- Miembros fundadores: aquellos que participaron en el acto fundacional.

3- Miembros vitalicios: son los activos que superan los 35 años de antigüedad ininterrumpida.

4- Adherentes: oficiales del cuadro permanente y aquellos civiles que, por méritos especiales respecto a la institución o a las Fuerzas Armadas, la firme adhesión a sus finalidades, u otras razones que plenamente lo justifiquen, sean incorporados en esta categoría mediante resolución fundada de la Junta de Gobierno.

Presidentes de Honor: +EI Presidente de la Nación
+EI Ministro de Defensa
+EI Jefe del Estado Mayor Conjunto
+La máxima autoridad de cada Fuerza.

Plan de desenvolvimiento institucional 1990/95

1- Alcanzar y consolidar una efectiva vigencia de la Institución dentro de la vida nacional, en particular dentro del ámbito de la Defensa Nacional.

2- Desarrollar, homogeneizar y consolidar planes de capacitación para OO.RR. de las tres Fuerzas.

3- Lograr la más completa cobertura territorial, a través de la apertura de nuevas sedes regionales y delegaciones locales.

4- Ampliar el número de miembros activos a 10.000 oficiales.

5- Planificar y ejecutar acciones de proyección de la institución en el exterior a través de la apertura de delegaciones, de la consolidación de vínculos con entidades análogas, miembros de la CIOR (Confederación Interaliada de Oficiales de Reserva), y de países hermanos del continente.

Instituto de Estudios de la Defensa Nacional teniente coronel Manuel de Luzuriaga

Objetivo

Analizar tos temas de la Defensa Nacional y sus factores políticos, sociales, culturales, económicos, militares y científico-tecnológicos, y difundirlos dentro del ámbito de responsabilidad de los Oficiales de Reserva, con el objeto de contribuir a la consolidación de una opinión pública esclarecida en este aspecto fundamental de la vida nacional.

Misiones

1- Promover la realización de estudios sobre los diversos factores que hacen a la Defensa Nacional.

2- Organizar ciclos de conferencias públicas sobre los temas de su incumbencia.

3- Difundir, dentro de los medios a su alcance, tos resultados de sus trabajos de investigación.

4- Relacionar sus actividades con las de otros centros afines, en especial la Escuela.de Defensa Nacional.

5- Asesorar a la Junta de Gobierno de la UNOR sobre todo aquello que se refiera o vincule a aspectos doctrinarios de la Defensa Nacional.

6- Estimular la participación del mayor número de miembros de la UNOR en las tareas que desarrolle.

La reserva naval superior: apreciación de situación

Para comenzar cabe aclarar que, de la totalidad de tos cuadros de reserva de la Armada, sólo se halla organizado el personal superior.

El personal subalterno carece de toda estructura que tos convoque; en el caso de tos conscriptos (tos legendarios reservistas navales), varios años de abandono por parte de la Fuerza han convertido a la entidad que los representa, en una estructura exclusivamente protocolar sin capacidad alguna de movilización organizada.

De cualquier forma -dadas las características del arma naval y salvo el caso particular de la Infantería de Marina- sólo es dable esperar necesidades de cobertura de posiciones correspondientes principalmente a personal superior, ante supuestas crisis o hipótesis de conflicto (1).

Sin embargo, debemos remarcar al mismo tiempo la conveniencia de una fluida relación-en-el-tiempo de la Armada con toda la Reserva Naval, pues sin lugar a dudas esto favorece la más profunda y permanente inserción en el ejido social.

Por otra parte, conscriptos y suboficiales de reserva pueden adquirir, una vez reincorporados a las filas ciudadanas, aptitudes o capacidades que tos hagan asimilables al cuadro de oficiales. O posiciones en la vida civil con las cuales sea de interés para la Armada mantener el mejor vínculo.

En cuanto al cuadro de la Reserva de Personal Superior de la Armada, es oportuno repasar cuáles pueden ser sus orígenes o proveniencia.

Tenemos, por supuesto, en primer lugar, el personal proveniente del cuadro permanente: oficiales que han dejado la Armada por propia voluntad y sin menoscabo para su honor. Creemos que sobre las amplias capacidades de este personal no hacen falta mayores abundamientos.

Están tos oficiales egresados de tos Cursos de Integración Naval con el grado de guardiamarina (art. 17, ley 17.531) y de teniente de corbeta (médicos residentes). Se trata de un segmento de moderada importancia porcentual en la composición de la Reserva Naval, pero que han evidenciado en estos años un notable entusiasmo por la capacitación y actualización periódicas. Además de estar íntegramente formado por graduados universitarios en diversas disciplinas de interés para la fuerza, otra de sus características distintivas es su concreta experiencia en el ejercicio del mando naval con el grado de oficial.

Los graduados de los diferentes liceos navales constituyen un importante y tradicional componente de la Reserva Naval Superior, y en el cual la Armada ha realizado una abultada inversión de recursos económicos, esfuerzo y tiempo. Aparte de haber sorteado exitosamente un largo período de navalización y de contar con conocimientos navales generales, los «liceanos» continúan en su mayoría carreras universitarias.

(1) No se pretende generar un cuerpo especial ni una fuerza redundante de elementos *seudomilita* res. Se trata, principalmente, de complementar al cuadro permanente, cubriendo cargos dejados vacantes por el personal en actividad que eventualmente fuera trasladado a zonas calientes o destinos de mayor carácter operativo.

Los egresados de la Escuela Nacional de Náutica conforman un segmento altamente capacitado en disciplinas marineras, cuya formación ha insumido un importante esfuerzo humano y económico por parte de la Armada, pero que tampoco ha gozado de gran atención posterior -salvo algún curso de convoyado o de Oficial Control del Tránsito Marítimo.

Creemos aquí conveniente realizar un permanente esfuerzo de integración de estos hombres a la vida e intereses de la Fuerza.

Tracemos ahora un perfil del oficial de reserva naval, fundándonos para ello en lo hasta aquí expuesto y la información que podemos extraer de la base de datos de la UNOR.

En primer lugar, el cuadro de la Reserva de Personal Superior está constituido principalmente por hombres jóvenes. En su amplísima mayoría no superan los 40 años.

Estos hombres representan un activo con tremendo potencial futuro, pues a la flexibilidad que proporciona su juventud hay que agregar el uniformemente alto nivel intelectual y formación profesional.

En este sentido hay que destacar el afortunado hecho de que una fuerza eminentemente profesionalizada y con elevada utilización de tecnologías de vanguardia como lo es la Armada, cuente con un cuadro de oficiales de reserva conformado casi íntegramente por profesionales y especialistas.

Algunos de ellos han accedido, en razón de sus altas capacidades, a posiciones de privilegio en el ámbito de su profesión o en el mundo empresario, e incluso en el plano político.

Las carreras que predominan son ingeniería, sistemas, medicina, economía y administración. Se trata -en realidad- de un amplísimo abanico de especialistas de las más diversas disciplinas, que va desde los ingenieros navales a expertos en lenguaje ADA, pasando por publicitarios, semiólogos, jueces y secretarios de juzgado, miembros del Servicio Exterior de la Nación, odontólogos, traductores, etc.

Otro aspecto a considerar es la distribución geográfica de este personal, por sus implicancias en cuanto a las posibilidades que brinda para el contacto frecuente y la capacitación o actualización periódica.

Pues bien, nuevamente encontramos aquí una feliz ocurrencia: los oficiales navales de reserva residen mayoritariamente en (o cerca de) lugares de asentamiento de importantes bases y unidades de la Armada (Bahía Blanca, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia, La Plata y -por supuesto- Buenos Aires).

Sin embargo, la incipiente preocupación de la Armada por su reserva se ha limitado -hasta el momento- a una muy discreta y errática actividad de capacitación enfocada exclusivamente sobre Buenos Aires.

Lamentablemente, oficiales navales de algunas de las sedes regionales de la UNOR, ubicadas en ciudades con importante presencia naval, asisten a cursos y ejercicios en unidades de otras fuerzas, pues no encuentran en la suya propia la posibilidad de prepararse para la defensa de la Patria como nuestra Constitución señala (2).

Se ha actuado más por reacción al clamor de tos propios oficiales de reserva que por una iniciativa institucional en cuanto al desarrollo y atención de las reservas. Buscando más conformar aspiraciones que mantener a esta «propia tropa» integrada a la vida naval, trazando una política de buenas relaciones (públicas) antes que una de aprovechamiento y desarrollo integral de ese capital humano.

(2) Recuérdese que -más allá del deber del ciudadano- la organización y capacitación de las reservas es una responsabilidad que la ley ha asignado a las FF. AA.

No obstante lo minúsculo de lo realizado hasta el momento, la Armada ya obtuvo respetables frutos inmediatos. Sirviéndose de la base de datos de la UNOR, se pudo concretar una puesta al día del desactualizado registro del personal superior de reserva llevado por la Dirección de Armamento de Personal.

A través de la UNOR se logró incorporar un muy significativo número de oficiales de reserva (casi un centenar), para la cobertura de ciertos puestos -principalmente en unidades de formación e instrucción de personal (vg. Escuela de Mecánica de la Armada, liceos), aunque también en otros destinos (Batallón de Seguridad, Comando Naval del Tránsito Marítimo, Dirección de Armamento de Personal)-. Se prestó colaboración en la búsqueda de personal profesional para unidades antárticas.

También se ha ofrecido asistencia para la organización de cursos que unidades como la Escuela de Guerra Naval y el Comando Naval del Tránsito Marítimo brindan ocasionalmente en ciudades del interior.

Las actividades de capacitación han sido escasas pero fructíferas.

Paralelamente, han salido seis promociones de oficiales de reserva egresados de los cursos anuales de capacitación en Control de Tránsito Marítimo, área que podemos calificar de ideal para la participación de tos cuadros de reserva. Estos cursos especiales para OO. RR. tuvieron como antecedente la realización del curso regular de Oficial Control del Tránsito Marítimo de 1986 por parte de tres oficiales de reserva, quienes tuvieron el honor de compartirlo con oficiales en actividad de la Armada Argentina y armadas extranjeras.

Personal egresado de estos cursos ha participado en sucesivas versiones de ejercicios de control naval del Comando del Area Marítima Atlántico Sur.

En 1993 se ha producido una lamentable interrupción en el dictado de este curso, tan adecuado para oficiales de reserva. Lo consideramos ideal por capacitarlos para el desempeño de funciones de Estado Mayor que -si bien esenciales en tiempos de crisis o guerra- idealmente no debieran distraer de otras tareas operativas al personal en actividad.

Hombres de la UNOR han también participado de dos campañas antárticas, donde tuvieron oportunidad de revalidar su condición de oficiales navales. Uno de ellos -médico cirujano de trayectoria- pudo aportar sus conocimientos cuando se debió practicar una intervención quirúrgica a bordo.

En 1992, se embarcaron nuevamente oficiales de reserva en el rompehielos ARA *Almirante Irízar*.

En 1990, se realizó en la Escuela de Guerra Naval un curso especial «La Argentina en el mar» para OO.RR., cuyos resultados fueron calificados como sobresalientes por la plana mayor del Instituto: un alumnado entusiasta y ávido de capacitación en cuestiones navales llenó hasta el exceso las instalaciones de su microcine durante los días que se desarrolló el curso.

La UNOR ha sido invitada posteriormente a colaborar con algunos asistentes para el curso regular. En todas esas oportunidades se cubrieron ampliamente las expectativas de inscripción.

En lo que se refiere a aspectos más formales, se debe mencionar la participación habitual de autoridades de la UNOR en las ceremonias navales y el otorgamiento de la medalla de la Unión a los cadetes -guardiamarinas de reserva- con mayor espíritu militar que egresan de los liceos navales.

Asimismo, y como lo establecen los estatutos, representantes del Jefe del Estado Mayor General de la Armada han sido nombrados para integrar las sesiones que anualmente realiza el Consejo Nacional de la UNOR.

Secciones de oficiales de reserva de las tres fuerzas (con

sus uniformes correspondientes), participan habitualmente de los desfiles patrios realizados en distintos puntos del país, siendo ésta en algunos casos la única presencia naval (vg. el importante desfile en la ciudad de Córdoba, en 1987).

El 9 de julio de 1990, una numerosa agrupación de desfile, formada por las vistosas Secciones de Banderas e Histórica (con uniformes de la Guardia Nacional) y otras regulares, fue entusiastamente aplaudida por el público de Buenos Aires.

Una perspectiva acerca de la Armada y el cuadro superior de su reserva

Si contemplamos la actividad desarrollada actualmente por la Armada Argentina en relación con su Personal Superior de Reserva y la comparamos con la situación vigente hasta hace apenas unos pocos años atrás, ios cambios sucedidos son notorios.

La Armada cuenta hoy con registros más actualizados de ese personal, ha alcanzado un conocimiento directo de las potencialidades de algunos de esos hombres, el aporte de la reserva ha ampliado significativamente el número de oficiales capacitados para el desempeño de las diferentes funciones inherentes al control de tránsito marítimo, y posibilitó la cobertura de cargos vacantes en las planillas de armamento de distintas unidades.

Los oficiales de reserva han brindado esfuerzo y su propio tiempo a la capacitación naval. Y han brindado su solidario apoyo a la Institución -materializado no sólo en gestos de aliento, como el otorgamiento de medallas a cadetes destacados, sino también cuando hicieron oir su voz ante los medios de difusión, respaldando y adhiriendo plenamente a las Fuerzas Armadas en los difíciles y solitarios momentos vividos entre 1983 y 1987-,

En la medida que se fue alcanzando cierto grado de conocimiento e interés por la cuestión de la Reserva Naval -proceso en el cual, insistimos, cupo a los propios OO. RR. el papel protagónico- la autoridad naval desarrolló nuevas resoluciones y disposiciones para una mejor administración de ese potencial.

En las mismas se establecen nuevas normas para el alta, escalafonamiento, permanencia en servicio activo y funciones del Personal de la Reserva Naval (Reglamento Orgánico del Personal de la Armada - Personal Militar Superior), se fijan políticas respecto a la organización, incorporación y adiestramiento de las Reservas, y se otorga a los egresados del Cuerpo de Comunicaciones de la Escuela Nacional de Náutica el grado de Guardiamarina de la R. N.

La cuestión de la Reserva ha quedado -de acuerdo a la nueva orgánica- en un espacio compartido por la Dirección de Armamento de Personal, la Secretaría General Naval, el Comando de la Fuerza de Submarinos y ios Comandos de las Areas Navales.

La Resolución N° 700/89 establece que es política de la Armada organizar la Reserva Naval para el rápido cubrimiento de los puestos relacionados con las necesidades de movilización derivadas de situaciones de emergencia, crisis y operaciones bélicas, y que se deben prever dentro de las actividades normales de la Fuerza las tareas conducentes a la capacitación, adiestramiento e integración de las reservas.

Determina, asimismo, que aquellos organismos tendrán la responsabilidad de enlace con las organizaciones que nuclean a Oficiales de Reserva, y ejecutarán las siguientes acciones:

a) Mantendrán el registro actualizado de los mismos.

b) Invitarán a las autoridades y/o integrantes a las actividades anuales del Ceremonial Naval.

c) Planificarán y desarrollarán en coordinación con los componentes operativos y/u organismos de la jurisdicción todas las

actividades que permitan a los Oficiales de la Reserva su integración al quehacer naval y que incluirán:

1- Conferencias sobre aspectos generales específicos de la Armada.

2- Visitas a unidades y organismos.

3- Embarcos y ejercitaciones - Vuelos de Control de Tráfico Marítimo, etc.

4- Tiro con armas portátiles.

5- Cursos de Control de Tránsito Marítimo, Curso «La Argentina en el Mar», otros cursos de divulgación.

6- Actividades deportivas y de esparcimiento.

Si analizamos, en cambio, los pasos realizados desde el punto de vista de los objetivos y requerimientos de un sistema serio e integral de defensa nacional, el avance ha sido ínfimo -aun en relación con los escasos medios actuales-.

A la fecha no se ha establecido normativamente ni una sola actividad sistemática de vinculación periódica con los Oficiales de Reserva.

Lamentablemente, tampoco se han desarrollado conferencias generales (3), ni embarcos, ni ejercitaciones, ni visitas a organismos, ni actividades deportivas, ni tiro. Sólo ha seguido invitándose OO.RR. a los ejercicios de Control de Tránsito Marítimo (a los que ya se los invitaba con antelación a esta Resolución) y alguna eventual visita a unidades de la flota arribadas a Buenos Aires.

Ni siquiera se ha respetado la continuidad del curso de Oficial Control de Tránsito Marítimo. Y destacamos continuidad por ser ésta, una condición indispensable para aspirar a lograr un desarrollo exitoso en el ámbito de las reservas, luego de tantos años de olvido.

Sólo cuando el común de estos hombres tenga por normal y habitual la realización periódica y sistemática de un abanico de actividades de capacitación, cuando se conviertan en compromiso fijo y anticipado de su agenda anual, ellas concitarán su adhesión generalizada.

Falta constancia, coherencia e imaginación. Y -fundamentalmente- un plan general de capacitación que coordine y establezca un mínimo de actividades para el año naval.

Sintetizando, podemos decir que la Armada -institucionalmente- ha (¿re?) descubierto a la Reserva. La cuestión de la Reserva está ya, al menos, instalada en las carpetas de algunas autoridades de la Fuerza.

Ante las difíciles circunstancias actuales, esta cuestión puede ser considerada un problema. Un problema más a atender cuando aún faltan resolver difíciles coyunturas salariales y de reposición, renovación y mantenimiento de elementos.

Una cuestión superflua cuando nuevamente debemos alcanzar la primera y fundamental misión institucional: revalidar ante la Nación la trascendencia de contar con un sólido y efectivo componente naval dentro de una política de Defensa Nacional y de Intereses Marítimos consistentes y explícitamente diseñadas. Cuando por momentos pareciera que lo que se discute no es el tamaño, el nivel tecnológico, ni las capacidades humanas de las Fuerzas Armadas sino su necesidad misma.

Sin embargo, la cuestión de la Reserva puede también ser vista como una oportunidad. Una oportunidad para implementar la mentada reducción de planteles y costos sin menoscabo de

(3) Debemos destacar una excepción verdaderamente notable: la inclusión dentro del cronograma de reuniones informativas para personal superior en actividad y retiro, de una conferencia separada para oficiales de reserva a cargo del -en ese entonces- Director de Armamento del Personal Naval, señor contraalmirante Julio I. Lavezzo.

nuestra capacidad defensiva. Para sumar en vez de restar. Para aumentar nuestro público interno.

Si la herramienta militar debe marchar irremediablemente hacia un achicamiento estructural, éste no debe significar un debilitamiento que impida la adecuada defensa de los intereses estratégicos nacionales.

Por el contrario deberá estar acompañado de la necesaria incorporación de tecnologías de vanguardia, óptimo mantenimiento del material y elevados grados de instrucción y entrenamiento del componente humano.

A ello se le deberá sumar la capacidad de adquirir velozmente la masa, configuración y despliegue de fuerzas que la eventualidad requiera. Y es aquí donde las Reservas pueden y deben jugar un papel protagónico.

Dentro de una política de defensa nacional que proponga un componente militar reducido y eficiente, pero que no descuide su poder combativo y capacidad disuasiva, sólo un plantel de reservas entrenado y perfectamente organizado, permite el rápido completamiento de unidades para alcanzar su configuración ideal ante supuestas crisis o enfrentamientos. Reservas tanto a nivel de personal superior, subalterno y tropa.

Un Cuadro de Reserva de Personal Superior altamente calificado y a la altura de las complejidades tecnológicas actuales. Formado por hombres capacitados tanto por sus profesiones civiles como por las aptitudes y especialidades militares adquiridas, que conocen acabadamente el puesto a cubrir y el desempeño esperado a través de la participación habitual en la vida de la unidad, a que -en función a su cercanía y capacidades- fueron asignados y el ejercitamiento periódico correspondiente.

El adiestramiento y organización de las Reservas constituyen un elemento necesario de toda política seria de defensa nacional.

Diferentes manifestaciones de la vida política argentina han señalado hasta el hartazgo la necesidad de racionalizar y modernizar a las Fuerzas Armadas. Lamentablemente -llegada la hora de las decisiones instrumentales-, pareciera que esa racionalización se agotara en la pauperización presupuestaria y la reducción de cuadros, y que el peculiar concepto argentino de modernización excluyera la inversión e independencia tecnológicas.

Es que hemos desarrollado la equivocada convicción de que la Defensa Nacional es tema exclusivo de los militares, que el diseño de estrategias de defensa es un signo conspicuo de belicismo, que la guerra es la única aplicación útil del poder militar, y que nuestros intereses nacionales están garantizados por habitar un mundo moderno pacífico y en el que éstos no están superpuestos a los intereses de otras naciones.

Ante el vacío de interés sobre la cuestión, en un acontecimiento internacionalmente inédito fueron (integrantes de) las mismas reservas quienes hicieron suyas la responsabilidad de formarse para la defensa de la Patria.

Los Oficiales de la Reserva Naval han hecho oir su pedido de más y continua capacitación, a la vez de ofrecer su generoso aporte al quehacer naval. Esa cálida y espontánea actitud de cooperación no está restringida a las cuestiones ya señaladas, sino que siempre ha remarcado la gustosa disposición de asistir a la Armada en toda situación en la que, el contar con cierta pericia profesional de algún oficial de reserva, pueda resultar conveniente.

La concreción de este tipo de colaboraciones deriva en claros beneficios para la fuerza y resultan un mayúsculo reconocimiento moral para el orgulloso colaborador.

El futuro

La Armada Argentina se encuentra realizando el esfuerzo de imaginar su futuro.

A las limitaciones económicas se unen una coyuntura política y un cuadro estratégico complejos, por lo que creemos acertar si visualizamos una Fuerza moderada en efectivos, pero empeñada en lograr la disposición y el manejo eficaz de la más avanzada tecnología naval, que asegure un elevado grado de movilidad y poder de fuego a efectos de desarrollar la máxima capacidad disuasiva.

Esta situación permite imaginar un amplio campo para la utilización de una reserva idónea que posibilite alcanzar aquellos compromisos.

Al mismo tiempo esta reserva habrá de ser el nexo ideal e insustituible entre la Armada y la civilidad en la que está inmersa.

Será responsabilidad del poder político conseguir un adecuado grado de compromiso de la ciudadanía con la Defensa Nacional a través de una clara explicitación, dentro de la política de defensa y las directivas estratégicas militares, del rol de las reservas ante diferentes escenarios de crisis o conflicto, y mediante un sistema de leyes y reglamentos que provean una organización formal de las mismas. Actividades obligatorias, capacitación periódica, protección laboral y asistencial y sistema de asignación a unidades, son sólo algunos de los tópicos que deben contemplar las normas si se pretende un tratamiento serio del tema.

El camino de nuestra Patria puede ser más o menos sinuoso, más o menos difícil. Pero si al final de ese camino encontramos un destino de grandeza como el que tos padres de la Patria soñaron, el compromiso y participación de la sociedad argentina en la Defensa Nacional y la organización e integración real de las reservas al sistema de defensa, formarán -inevitablemente- parte de ese destino. BCN

S E P E L I O S

EMPRESA "LA CAPITAL"

S. Cámara S.R.L.

50 años al servicio de la Armada

PROPUESTA PARA ATENDER A LOS AFILIADOS DE D.I.B.A.

EMPRESA La Capital S.CAMARA

San Juan 3582/90
1233 - Capital Federal
Tel.: 97-0139/93-5863

Teléfonos y FAX de la Tesorería y Delegaciones

Tesorería Centro Naval:

Florida 826 - Piso 1º - (CP. 1005) Capital Federal
(01) 311-0123
FAX en automático de 0700 a 1200 hs.
Teléfono con posibilidad de pasar a FAX a pedido
(Tel/FAX) de 1200 a 2000 hs.

Centro Naval Anexo:

Avda. Córdoba 622 - (CP. 1054) Capital Federal.
(01) 322-5791: FAX en automático las 24 hs.

Centro Naval Delegación Olivos:

Malaver 401 (CP. 1636) Olivos - Provincia de Buenos Aires.
(01) 791-7748 Teléfono con posibilidad de pasar
a FAX a pedido (Tel/FAX) de 0900 a 1700 hs.

Centro Naval Delegación Puerto Belgrano:

(0932) 30103: Teléfono con posibilidad de pasar a FAX
a pedido (Tel/FAX de 1500 hs. a 1900 hs.
Luego en automático.

Centro Naval Delegación Bahía Blanca:

Rondeau 235 (CP. 8000) Bahía Blanca
Provincia de Buenos Aires.
Teléfonos (091) 4-7446 Horario 1400 a 2000 hs.
4-3559 Horario 1400 a 2000 hs.
Alternativa FAX: Locutorio «Vicente López» (091) 55-0524
Los FAX deben ser enviados
con el siguiente encabezamiento:
Para: CENTRO NAVAL - DELEGACION BAHIA BLANCA
Rondeau 235.

COMISION TECNICA MIXTA DEL FRENTE MARITIMO

VIGESIMO ANIVERSARIO DE LA FIRMA DEL TRATADO DEL RIO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARITIMO

JULIO DANIEL CHALULEU

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

El capitán de navío **Julio Daniel Chaluleu** egresó de la Escuela Naval Militar el 5 de diciembre de 1952 (Promoción 79).

Realizó los cursos de Aplicación en 1957 y de Comando y Estado Mayor en 1970. En 1974 efectuó el Curso Avanzado de Armamento en Inglaterra.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur ejerció el Comando de un Grupo de Tareas operando en esa zona.

Pasó a retiro a su solicitud el 1ª de mayo de 1984.

Es miembro de la Comisión del Centro Naval que estudia los recursos pesqueros en aguas de interés Argentino.

Actualmente es Delegado de ia Armada Argentina en la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993
CDU **341.241 (282.281.6)**
Recibido: **1“ de noviembre de 1993**

El **19 de noviembre de 1993** se cumplió el vigésimo aniversario de la firma del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, labrado entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay en la ciudad de Montevideo.

Fueron firmantes en representación de sus respectivos gobiernos los cancilleres de la Argentina y Uruguay doctor Alberto Vignes y doctor Juan Carlos Blanco respectivamente, haciéndolo en presencia de tos presidentes de ambos países, general Juan Domingo Perón y doctor Juan María Bordaberry.

Con dicho acto culminaron las reuniones que venían realizando los negociadores del Tratado, las que tuvieron su inicio en 1968, efectuándose a partir de julio de 1973 con mayor frecuencia, hasta que se arribó a un texto aceptado por las partes.

En la fotografía 1 aparecen tos principales negociadores de ambos países, y en la misma puede observarse la representación que le cupo en dichas tratativas a nuestra Armada.

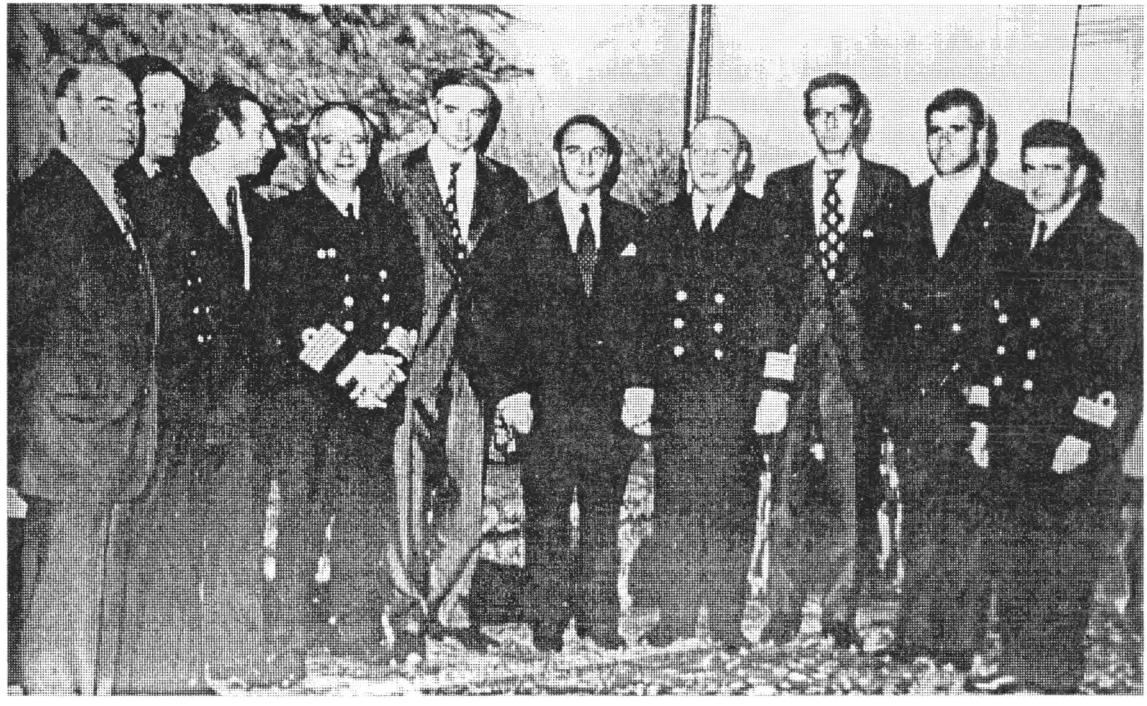
En la República Argentina el Tratado fue aprobado por Ley 20645, promulgada el 8 de febrero de 1974 y en la República Oriental del Uruguay, el Tratado fue aprobado por Decreto del Consejo de Estado del 21 de enero de 1974.

El Tratado dio origen al establecimiento de dos Comisiones binacionales, la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo y la Comisión Administradora del Río de la Plata, ambas creadas a tos fines de hacer posible el cumplimiento de las disposiciones contenidas en su articulado.

Es propósito de este trabajo divulgar las actividades de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo y como contribución a tos actos celebratorios llevados a cabo con motivo de este vigésimo aniversario, cuya ceremonia central se realizó el 19 de noviembre de 1993 en la isla Martín García, con la presencia de tos presidentes de la Argentina y Uruguay, doctores Carlos Menem y Alberto Lacalle Herrera y de tos respectivos cancilleres ingeniero Guido Di Telia y doctor Sergio Abreu.

En el artículo 80 del Tratado se dispuso la creación de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, asignándole por cometido a la misma la realización de estudios y la adopción y coordinación de planes y medidas relativas a la conservación, preservación y racional explotación de tos recursos vivos y a la protección del medio marino en la Zona Común de Pesca establecida en el artículo 73 del Tratado.

Como ya se expresó, la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo es un organismo argentino-uruguayo que tiene sede



De izquierda a derecha: Capitán de fragata doctor Federico Río; capitán de corbeta Yamandú Flangini (R.O.U.); secretario de embajada doctor Juan Carlos Olima; capitán de navío Ebert Grasso (R.O.U.); embajador doctor Julio Barberis; embajador doctor Julio César Lupinacci (R.O.U.); capitán de navío Roberto Orstein; doctor Carlos Alberto Pigretti; asesor jurídico doctor Edison González Lapeyre (R.O.U.); capitán de fragata Tulio Loza.

en la ciudad de Montevideo. Luego del intercambio de los instrumentos de ratificación, ambos países acordaron lugar de sede, estatuto y reglamento de la Comisión, la que quedó constituida en agosto de 1976, efectuándose el 16 de dicho mes la Primera Reunión Plenaria.

Cada país está representado por una delegación de cinco miembros, de los cuales uno ejerce la función de Presidente. Los presidentes de las delegaciones se turnan cada año en la Presidencia y Vicepresidencia de la Comisión.

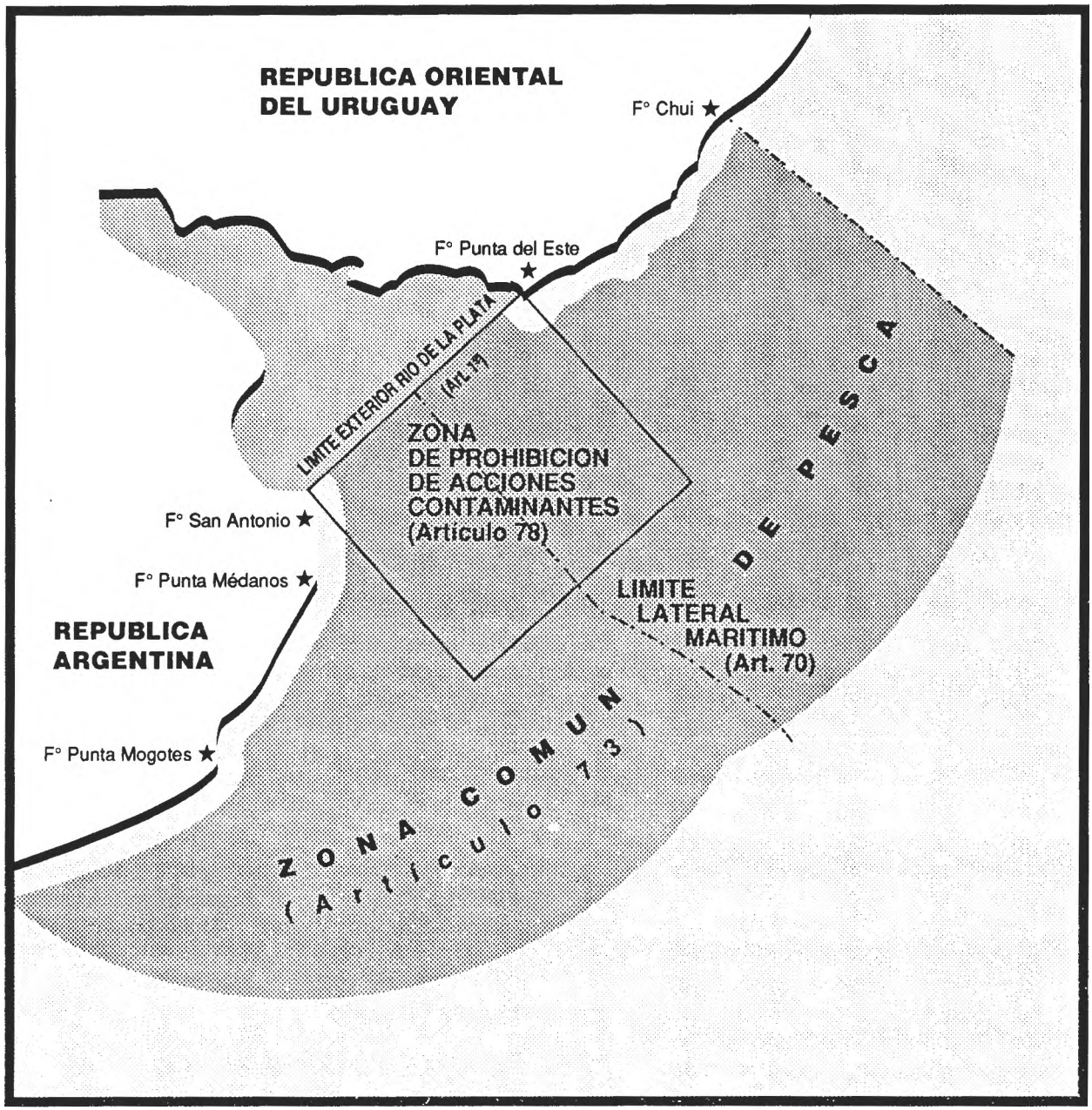
Los temas a ser considerados son propuestos por las partes y luego analizados en reuniones plenarias convocadas al efecto. Hasta ahora se han realizado 139 plenarios, en los cuales se han debatido temas de investigación y ordenamiento pesquero, prevención de la contaminación, armonización de legislaciones y presupuestarios.

El ámbito de actuación de la Comisión es la Zona Común de Pesca, establecida por las partes en el artículo 73 del Tratado para los buques de su bandera. Dicha Zona se extiende a partir de las 12 millas de las respectivas líneas de costa hasta las 200 millas mar afuera, medidas desde la Punta Rasa de Cabo San Antonio en la Argentina y hasta igual distancia desde el Faro Punta del Este en Uruguay.

El límite interior de la Zona es la línea imaginaria que une tos dos puntos mencionados y fue trazada de acuerdo a una Declaración Conjunta de las partes del 30 de enero de 1961, siendo denominada Límite Exterior del Río de la Plata (Croquis 1).

Actividades de la Comisión

Hasta 1983 la Comisión efectuó tareas de investigación pesquera contratando buques de investigación, en los que


REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY
F° Chui ★
F° Punta del Este ★
LIMITE EXTERIOR RIO DE LA PLATA
(Art. 1°)
ZONA
DE PROHIBICION
DE ACCIONES
CONTAMINANTES
(Artículo 78)
F° San Antonio ★
F° Punta Médanos ★
REPUBLICA
ARGENTINA
F° Punta Mogotes ★
LIMITE
LATERAL
MARITIMO
(Art. 70)
DE PESCA
ZONA COMUN
(Artículo 73)

Croquis 1

embarcaban científicos de las partes. Los datos y estadísticas logrados en ese período, se emplean actualmente como antecedentes.

Desde 1984 la Comisión formalizó un convenio con los Institutos Nacionales de Investigación Pesquera de ambos países (Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero - INIDEP - de la Argentina y el Instituto Nacional de Pesca - INAPE - de Uruguay) para realizar campañas conjuntas de investigación, empleando los buques argentinos que en esa época eran recién incorporados, *Doctor Holmberg* y *Capitán Oca Balda,* y el *Cruz del Sur* de Uruguay, actualmente reemplazado por el *Aldebarán* que empezó a operar en 1991.

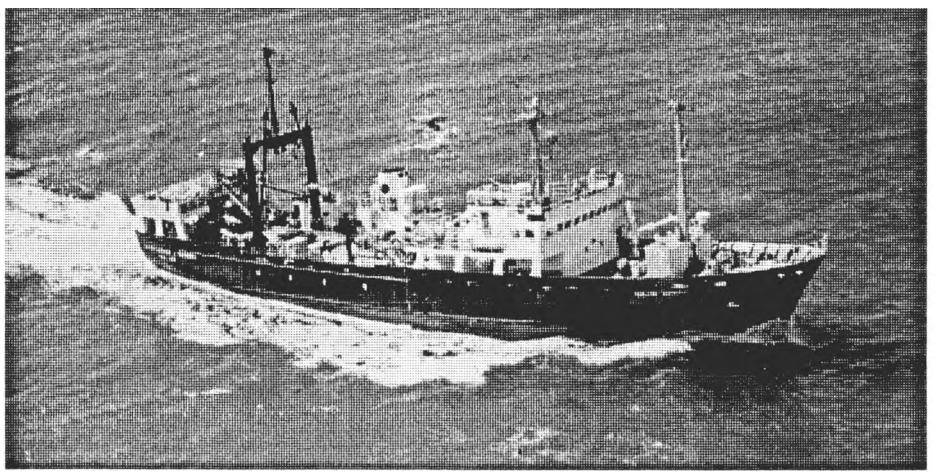
Hasta la fecha se han realizado 36 campañas conjuntas de investigación pesquera, de aproximadamente 20 días de duración cada una. La secuencia de las campañas es estacional en algunos casos, lo que permite apreciar el comportamiento de las principales especies a lo largo de cada año, en particular, la magnitud de sus biomasas, para poder regular las capturas anualmente con criterio conservacionista. Un cuadro informativo de las campañas realizadas y especies investigadas se puede observar en el cuadro 1.

Las especies que se investigan prioritariamente son la merluza, que es la de mayor biomasa, la corvina, la pescadilla y el calamar. Pero dado que al investigar las especies mencionadas aparecen en las redes otros ejemplares que constituyen la fauna acompañante, son objeto también de medición de biomasa y características propias de cada una, el abadejo, el mero, el pez gallo, el lenguado y algunas pelágicas como la anchoíta y los atunes.

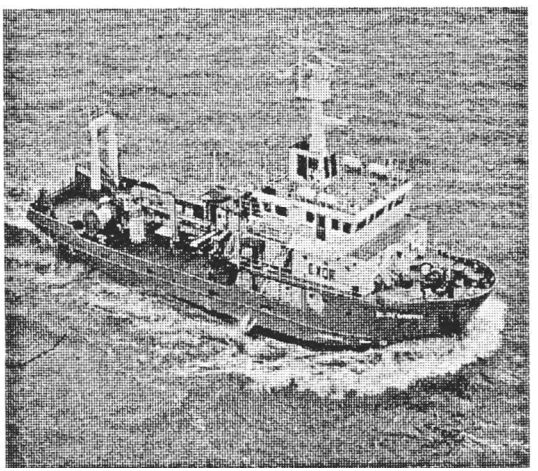
Además de la evaluación de biomasas, durante las campañas conjuntas se investiga lo siguiente:

-Estructura poblacional de las distintas especies.
-Relaciones interespecíficas de las especies.
-Parámetros oceanográficos del medio.
-Determinación de áreas de desove, de crianza de ejemplares juveniles y de distribución de plancton.

El Plan Anual de Investigación de 1992 y 1993 previó, además de la evaluación estacional de la merluza y de las especies de mersales costeras, el monitoreo de las concentraciones de ejemplares juveniles de merluza, para el ulterior establecimiento de áreas de veda.



Doctor Holmberg



Aldebarán

INVESTIGACION CONJUNTA

Tipo de evaluación	Compar. Poder de Pesca	Evaluación Merluza				Evaluación Corvina y Pescadilla				Select. de Artes de Pesca	Monitoreo de Juveniles de Corvina y Pescadilla				Monitoreo de Areas de Veda de Merluza				Total días de Operac.
Año		Primav.	Verano	Otoño	Invier.	Primav.	Verano	Otoño	Invier.		Primav.	Verano	Otoño	Invier.	Primav.	Verano	Otoño	Invier.	
1984	x (4) Ho-Cz																		4
1985								x (20) Ho	x (24) CZ										44
1986		x (20) OB		x (20) OB	x (16) OB		x (26) CZ												82
1987	x (6) OB-Cz	x (20) CZ	x(23) OB							x (10) OB									59
1988			x (22) CZ	x (20) CZ	x (19) CZ	x (10) CZ				x (20) Ho									91
1989				x (24) CZ				x (22) CZ											46
1990											x (5) MMI-II								5
1991				x (23) OB	x (16) OB			x (20) AL			x (5) MMI-II		x (5) x (5) MMI-II UTU IV-VIII	x (5) x (5) MMI-II CA-TE					84
1992					x (16) Ho	x (20) AL					x (5) x (5) MMI-II VD-FL		x (6) x (5) MMI-II CCTL		x (11) AL				68
1993	x (15) Ho-AL					x (15) AL			x (20) Ho			x (5) x (5) MMI-II RD-FL			x (18) AL		x (5) Ho		99

( ) : Días de operación.

Referencias: Buques de Investigación - Ho: *Holmberg*; OB: *Oca Balda*; CZ: *Cruz del Sur*; AL: *Aldebarán.*
Pesqueros Contratados - MMI-II: *Mundo Marino I y II*; CCTL: *Cadia, Canopus, Tormenta* y *Lilian Mary.*
VD-FL: *Viejo Dozo* y *Florencia*; UTU IV y VIII.

Cuadro 1

Reuniones científicas

La Comisión organiza desde 1984 diversos eventos científicos relacionados con la biología marina, artes de pesca, procesamiento del recurso y prevención de la contaminación. El propósito de estos eventos es el de ampliar conocimientos sobre las especies ícticas, los elementos conexos y el medio marino, crear incentivos para tos investigadores y convocar a la comunidad científica de los países pesqueros para que contribuyan con sus ideas y sus tecnologías al logro del objetivo de la conservación y aprovechamiento del recurso.

Los días 4 y 5 de noviembre de 1993, se realizó en la ciudad de Mar del Plata, como parte de la celebración del vigésimo aniversario de la firma del Tratado, la primera Reunión Binacional sobre Prevención de la Contaminación en el Frente Marítimo, en la que expusieron sus trabajos los más destacados especialistas de la Argentina y Uruguay.

En noviembre y diciembre de 1993 se realizó el décimo Simposio Científico-Tecnológico en la ciudad de Montevideo (29 y 30 de noviembre, 1° y 2 de diciembre).

Durante la realización de dicho Simposio, culminaron los actos celebratorios del Vigésimo Aniversario a que se hizo referencia, mediante la realización el 2 de diciembre de 1993 de un Acto Académico en el cual expuso un científico argentino sobre aspectos de los recursos vivos y otro uruguayo sobre prevención de la contaminación.

Los trabajos expuestos en Simposios y Seminarios son publicados por la Comisión, habiéndose editado hasta ahora 12 volúmenes.

Consideraciones finales

La Comisión asigna prioridad a las tareas de conservación, óptima utilización de los recursos vivos y prevención de la contaminación, en el marco del Tratado y en un ambiente de amplia cooperación entre la Argentina y Uruguay.

Se han adoptado diversas medidas para alcanzar el objetivo mencionado, siendo las más importantes los Planes Anuales de Investigación Pesquera, las resoluciones sobre establecimiento de áreas de veda temporarias y la obligatoriedad de uso de artes de pesca selectivas, a los fines de la protección de los ejemplares juveniles.

Se están profundizando los estudios del recurso para conocer las variaciones que se puedan producir en las biomasas y estructura poblacional de las especies más importantes.

Se han incorporado a las campañas conjuntas de investigación, programas tendientes a diagnosticar la presencia del vibrión del cólera y sobre el fenómeno conocido como marea roja (Ilustración número 9).

En 1987 se firmó en el marco del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto del Río Uruguay, un Convenio de Cooperación entre la Argentina y Uruguay para luchar contra la contaminación producida por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, cuyo canje de instrumentos de ratificación se realizó en la ciudad de Montevideo el 29 de octubre de 1993.

Frecuentemente se menciona al Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo como un ejemplo de entendimiento y cooperación entre dos países vecinos, con raíces históricas comunes y con auténtica dedicación para la conservación de tos recursos y la preservación del medio fluvial y marítimo.

Bibliografía

- **Régimen Jurídico del Río de la Plata.** Julio Barberis, Eduardo Pigretti.

- **El Estatuto del Plata.** Edison González Lapeyre.

- Diario de Sesiones del Senado y de la Cámara de Diputados de la República Argentina, año 1974.

- **El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.** Publicación del Ministerio de RR.EE. de la República Oriental del Uruguay. Instituto Artigas del Servicio Exterior.

- Compilación de Actas de Reuniones Plenarias. Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.

- Fotografías cedidas por los Institutos Nacionales de Investigación Pesquera de la Argentina y Uruguay (INIDEP e INAPE).

MANUEL LEZCANO

CONCESIONARIO CENTRO NAVAL

Servicios especiales para:

Promociones
Bautismos
Comuniones
Cumpleaños
Casamientos
Reuniones en General

En la Casa Central:
Bar y Salón de Lectura
Tel. 311-1011 al 16 / 5439 Int. 19

En el Anexo:
Bar, Comedor y Sala de Estar
Tel. 322-5311/5393/5424/5143/5731/393-5966/5997/5371

En la Delegación Olivos:
Tel. 799-9889

LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y SU PUERTO EN EL «2050»

BRUNO PELLIZZETTI

733

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

El capitán de ultramar de la Marina Mercante Italiana Bruno Pellizzetti, a partir del año 1951 se dedicó a la navegación fluvial, obteniendo en 1955 el título de baqueano del río Paraná.

Realizó una carrera profesional, a la cual se agregó una participación empresarial, pues fue uno de los fundadores de una de las navieras argentinas, que llegó a ser en su etapa fluvial la principal armadora privada. Fue directivo de varias importantes empresas armadoras y operador de buques mayores en el Sistema Operativo del Plata, destacándose su nombre al ser publicado su curriculum en el Anuario de 1983 "Who's Who in the World".

Navegó y realizó estudios en el Misisipi, invitado por el U .S. Coast Guard. Publicó en revistas nacionales e internacionales un sinnúmero de trabajos técnicos y operativos sobre la navegación y sobre el Sistema Operativo del Plata, proponiendo cambios y modernizaciones. Fue contratado para realizar estudios por el INTAL y por Consultara. Autor de nuestro Suplemento 760-G-10 "42' de Rosario al Mar".

En 1963 fue miembro fundador de la Asociación Latinoamericana de Armadores. Es miembro titular del Instituto de Estudios de la Marina Iberoamericana. Actualmente presenta su reciente estudio sobre la actualización del Sistema Operativo del Plata relacionándolo con la hidrovía Paraguay-Paraná.

BCN *Volumen 111 - Número T72*
Octubre, noviembre y diciembre 1993
CDU **627.74(821.2)**
Recibido: **10 de noviembre de 1993**

Hace pocos meses, me visitó un arquitecto de relevantes antecedentes en proyectos de obras para modernizar la ciudad de Buenos Aires.

Confieso que me sorprendió la razón de su visita y más me sorprendió la pregunta que me hizo.

Empezó con un preámbulo: «Usted, tiene una visión muy peculiar del Río de la Plata y sus transformaciones. Ha publicado un proyecto para profundizar a 42' los canales desde el mar hasta Rosario para que las naves Panamax pudieran cargar en un sólo puerto -río arriba- y salir al mar completas. Ergo, a usted le gusta planificar en el tiempo».

Después pasó a la pregunta: «Trate capitán de ubicarse en el año 2050 y dígame cómo habrán cambiado las cosas, principalmente en lo relacionado con el puerto de Buenos Aires, el puente a Colonia y el avance del área urbana en tierras ganadas al río».

Traté de imaginarme la situación del año 2050 y le expresé mi punto de vista.

El hecho que el arquitecto me dijera, algunos días después, que mi visión lo había impresionado favorablemente, me llevó a seguir pensando, a estudiar más los elementos de información que disponía, a buscar fotos satelitales en colores, a meditar sobre cómo funciona la naturaleza y, en fin, tomé el coraje para dar difusión a este alarde de futurología, pues este trabajo, que presento, es un estudio con intenciones técnicas, basándose en una visión. Espero que mi trabajo sea analizado y que sirva aunque sea para hacer pensar con una anticipación de 60 años.

Invito entonces a quien me lea a hacer esta gimnasia: pensar en lo que transmito, corregir, agregar y si comparte las propuestas, apoyarlas. También espero que los hombres del futuro, después del 2000, tengan en cuenta estas inquietudes.

Las propuestas

Lo novedoso de mi planteo está en tres propuestas: La primera, construir un puerto que pueda satisfacer las necesidades técnico operativas que habrán de plantearse en los próximos 60 años, a ese *hinterland* constituido básicamente por los 15 millones de personas que formarán el conglomerado urbano de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires. Asimismo que responda a los requerimientos de movimientos de mercancía de exportación e importación comercializadas en la zona mediterránea, alejada de los ríos Paraná y Uruguay y de los puertos del Sur de la provincia de Buenos Aires y desde allí hacia los destinos de ultramar. La segunda propuesta: que

durante los años venideros (no sé a partir de cuándo), el hombre intervenga en lo que es el avance del Delta, fenómeno que por ahora está exclusivamente en manos de la naturaleza, tratando de «conducirlo», con obras simples y no costosas, a efectos de lograr en el tiempo, ya tiempo, con el aflorar de los bancos, un dibujo preestablecido de lo que será dentro de 60 años el área que comprende tanto la ciudad, en su parte que se asoma al Río de la Plata, su puerto, como los canales de navegación principales y secundarios en el Río de la Plata.

No pude hacer a menos de analizar lo que ocurrirá a lo largo de la costa desde San Isidro a Buenos Aires, áreas de jurisdicciones municipales y de la provincia de Buenos Aires.

La tercera propuesta consiste en el desvío del Riachuelo.

Las tierras van aflorando

En términos generales se oye a técnicos decir: «El Delta avanza en el Río de la Plata 90 metros por año».

Creo que vale la pena definir si el Delta avanza en forma lineal, como si una topadora empujara la tierra desde las islas que asoman al Río de la Plata o si avanza porque, por efecto de la sedimentación, van aflorando los bancos. En verdad, se tiene la impresión de un avance de las islas, pero eso será porque en la menor profundidad, cercanas a ellas, se crearán zonas de juncales que, frenando las aguas, darán lugar a una mayor y más rápida sedimentación. Pero, para ajustarnos más a la realidad, podemos decir que el fondo nos crece debajo de los pies y crece más en aquellos lugares donde las aguas provenientes de los ríos de 1a cuenca, pierden más velocidad.

Tengo la información que en los 120 años transcurridos, desde 1818 a 1938, el Delta ha avanzado sobre el Plata nueve kilómetros, o sea, un promedio de 70 metros por año. Este avance, según los técnicos de 1818 era más relevante y ¡legaba a 90 metros por año entre el Paraná de las Palmas y el Luján (o sea, la zona de San Femando). En la misma zona la mayor altura del fondo alcanzaba los 7 centímetros por año (2 metros en 30 años).

Llevando el tema a algo fácil de comprobar, sugeriría que en un día de fuerte viento norte, vayan a la Costanera. Podrán observar que la «bajante» dejará al descubierto una playa barrosa. Verán que el acceso a la Dársena F de nuestro puerto metropolitano queda totalmente en seco y solamente un hilito de agua indicará cuál es el angosto y serpenteante canal que los barcos areneros y fluviales toman cuando el río está en situación norma! y en marea alta.

Vayan ai puerto de Olivos y verán ios yates y cruceros varados y escorados sobre una banda. El acceso al puerto será un hilito de agua. Extensas playas emergen a sus costados.

He escuchado repetidas veces a deportistas de la vela contando sus peripecias para navegar a lo largo de las costas entre San Isidro y la ciudad de Buenos Aires dándoles la culpa al embancamiento de la zona.

En efecto, el fondo va creciendo de manera continua.

En San Clemente del Tuyú desde la costa en Punta Rasa, donde está el faro, en bajamar se podrá ver cómo por varios centenares de metros se extiende el afloramiento de la playa y por varios Kilómetros el barro, que no aflora, está muy cerca de hacerlo.

La sedimentación se produce casi totalmente a lo largo de las costas argentinas desde San Isidro hasta Punta Rasa y el mar. No ocurre lo mismo con la costa uruguaya, a lo largo de la cual escurre el río Uruguay, río limpio, que produce muy poca sedimentación.

La sedimentación mayor que se produce en Punta Rasa, y a lo largo de la bahía Samborombón, es debida a que allí el Río de la Plata llega al mar penetrando en él, haciéndolo con una

fuerza de corriente muy limitada. El mar es el freno último a las aguas del río y como tal es el factor principal para una última y definitiva sedimentación.

Antecedentes, opiniones

No es fácil tener una información precisa sobre el comportamiento de la naturaleza en el Río de la Plata, por lo que he recurrido a la lectura de libros que nos ilustren sobre opiniones de expertos, en una época en que los temas eran estudiados y debatidos públicamente. Me refiero al período que va de fines de siglo pasado a los primeros treinta años de éste. Después de ese período las opiniones y los debates fueron muy escasos.

Isidoro Ruiz Moreno, fijaba su opinión sobre este tema en el libro «Los problemas del Río de la Plata».

Podremos leer: «con el transcurso de los siglos, esa región comenzó a levantarse produciendo el relleno, no solamente de la actual llanura argentina, sino también de lo que hoy es el Delta y su lecho. Excavaciones practicadas en la provincia de Buenos Aires, comprueban que hubo un enorme embancamiento que en algunas zonas ha alcanzado trescientos metros y más de espesor, levantándose el suelo gradualmente desde La Pampa actual hasta las costas de la República Oriental del Uruguay.

El avance de las tierras sobre el agua marina fue lento y progresivo... Al irse retirando el mar por el levantamiento del suelo y al continuar fluyendo al golfo o brazo o bahía, las aguas de los ríos del interior que venían a la llanura, empezó a cumplirse a través de los siglos la Ley Baer, de conformidad con la cual los ríos del hemisferio sur tienden a desplazarse al norte y al este. Así ocurrió con el gran río que fue después el Paraná; así ha ocurrido con los ríos Pilcomayo, Bermejo, Salado, los brazos del Paraná Pavón, Riacho Victoria, Paraná de las Palmas y el río Uruguay.

Los hermanos Recluer dicen sobre este particular: «Indudablemente el Uruguay se unía en otro tiempo con el Paraná a través de la llanura lisa y luego gradualmente se ha ido dirigiendo hacia el este, royendo sin cesar la base de los promontorios para arrojar residuos a lo largo de la ribera derecha».

Más adelante en su libro, Ruiz Moreno configura un cuadro hipotético: «Por otra parte, si el nivel del océano bajase rápidamente unos metros con relación al lecho del Río de la Plata, éste seguiría corriendo más o menos a su nivel hasta la zona de la línea Montevideo - Punta Piedras, y en ella se produciría una enorme cascada con tendencia a desaparecer, hasta que el río hubiese cavado gradualmente su lecho, para ir a desembocar al nuevo nivel del mar».

En situación normal, el Río de la Plata al encontrarse con el Océano Atlántico se prolonga en él por centenares de kilómetros con una doble corriente en las direcciones NE y SE. Dice Ruiz Moreno: «Llambía de Oliver opina que es menester estudiar científicamente el Plata y lo divide en dos zonas: la primera, desde su nacimiento hasta la línea Montevideo-Punta Piedras. Hasta esa línea -dice- el Plata es incuestionablemente un río con profundidad de tres brazas de sedimentación. El Banco Ortiz es el principio de un gran delta». (Nota: El Banco Ortiz está a 90 km. aguas abajo del puerto de Buenos Aires).

También Burmeisten dio su opinión: «El Plata es más bien un verdadero golfo. Este antiguo golfo marino ha disminuido gradualmente su extensión a medida que el suelo se elevaba, las masas de limo arrastradas por los ríos que desembocan en él han colmado el fondo. Fenómeno que hoy vemos reproducido en las islas del Paraná» (Nota: Estas definiciones se hacían a fines del otro siglo y principio de éste, cuando estaba en disputa con los ingleses si el Río de la Plata era un golfo o el estuario de una cuenca).

El contraalmirante Storni en su trabajo «Mar territorial» se expresaba así: «El Río de la Plata, es sabido, conserva las

características de un río, si se atiende solamente a la naturaleza de las aguas hasta Punta Piedras- Montevideo, como máximo. Considerado como estuario, los caracteres típicos geográficos lo hacen mucho más amplio aún, pues comprendería sin disputa, rebasándolos sobradamente, todos los grandes bancos exteriores adonde rarísima vez llega el agua dulce».

Efectivamente, encontraremos a 6 millas en el mar frente a la costa de Punta Rasa -San Clemente del Tuyú-, el «Banco del Cabo».

En la bahía de Samborombón la playa podría aflorar -en bajante- por unas 4 millas.

En el **Boletín del Centro Naval** XXVIII N° 325 (año 1910), podremos leer una opinión del contraalmirante Juan P. Sáenz Valiente: «De estos precedentes resulta que el derrame del Río de la Plata, aporta aproximadamente en sedimentos, un cuarto de kilómetro cúbico por año (Nota: habla de detritos trasladados desde el Río de la Plata), que va a extenderse sobre la costa de la bahía de Samborombón hacia el mar y a cuya causa es justo atribuir el crecimiento extraordinario de las tierras lindantes con ese tramo del litoral».

El francés Emmanuel de Marlone en 1909 decía que el Paraná traía medio kilómetro cúbico de detritos por año. (Nota: a diferencia del dato del contraalmirante Sáenz Valiente, Marlone se refiere a los detritos que provienen del río Paraná desembocando en el Río de la Plata).

Del libro de Ruiz Moreno podremos recabar: « En el plano de Murature (1875), los bancos de Ortiz e Indio están separados por una profundidad de 21 pies; en la carta del Almirantazgo británico de 1902 figuran tos dos unidos con sólo 17 pies; de manera que en sólo 27 años, en esa zona, el lecho del río se elevó 4 pies (1,20 metros)».

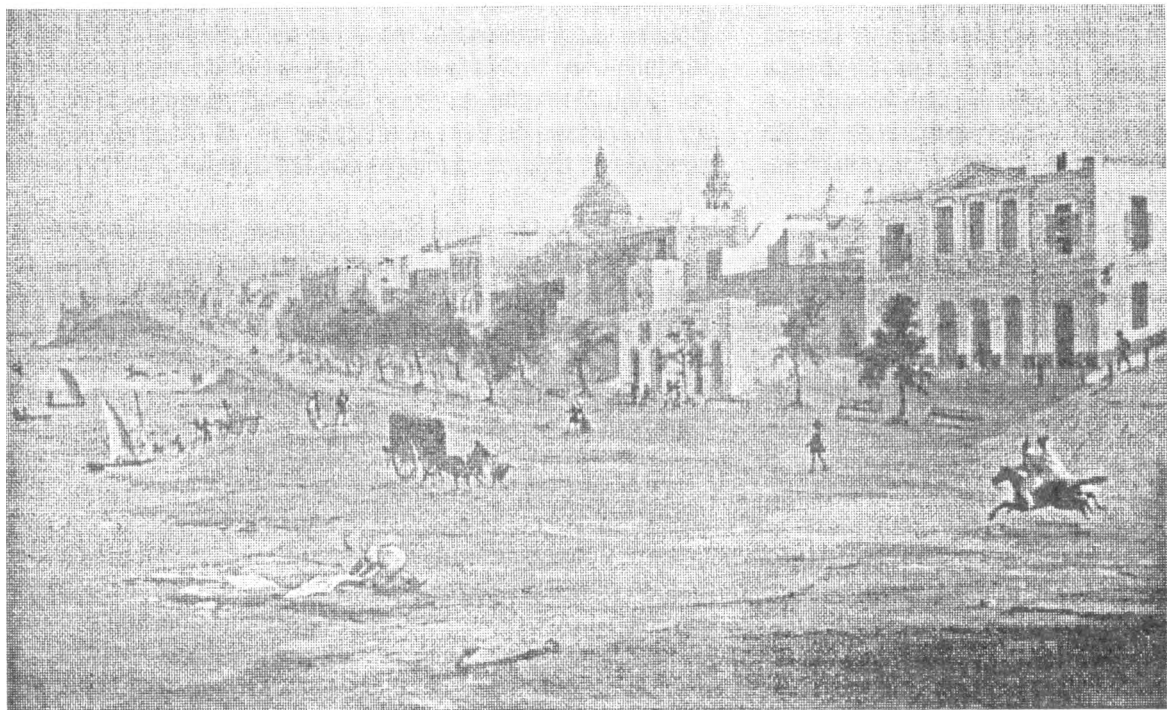
Ya que estamos analizando antecedentes, valdría la pena contestar una pregunta que nos surge: ¿por qué se sedimenta más en la cercanía del mar? La respuesta la dan Lobo y Rindalvetz en 1868, al señalar que: «la decantación aumentará considerablemente en virtud de la propiedad que tienen las aguas saladas de desembarazarse de las materias finas en suspensión más rápidamente que las dulces».

En 1910 la Municipalidad de Buenos Aires, que se preocupaba por estos aspectos, refiriéndose al relleno por sedimentación, publicaba un documento firmado por el doctor Domingo Petraca que decía: «desde el fuerte hasta la guardia del Riachuelo, tiene de distancia poco más de un tercio de legua lo que significa que quedaba, más o menos a la altura de la calle Garay».

Otra información municipal de la época expresaba: «Los pozos de Barca Grande se están rellenando con relativa rapidez, y al lado de los mismos hay tan escasas profundidades que en partes únicamente tienen 1, 2 ó 3 pies. El delta del Paraná está prácticamente llegando al meridiano de la estación Victoria (Ferrocarril Mitre) y hay juncales que empiezan a asomar al norte de Punta Chica. A unos 2.500 m de la avenida Costanera de la ciudad de Buenos Aires hay un embancamiento del Placer de las Palmas, al NO, donde apenas hay 5 pies de agua y se nota que avanza hacia el sur en dirección al puerto».

El contraalmirante José Aguiar, unas décadas antes opinaba: «El Delta, a la larga, emergerá en todo el Río de la Plata y dentro de algunos milenios saldrá seguramente al océano, como el Misisipí al Golfo de México y si la evolución del futuro del Río de la Plata continúa, ella deberá alcanzar a configurar primero, en centenares de años, un cuarto de período deltaico que llevará hasta la actual línea -La Colonia-Punta Lara-, o sea, ampliándola hasta lo que hoy es la Barra del Farallón, para alcanzar más tarde, en miles de años la línea exterior de hoy».

Del libro «Buenos Aires 4 siglos» de Ricardo Luis Molinari, he elegido dos fotos que nos ilustran la situación de la ribera a mitad del siglo pasado. En la primera foto tendrán la visión de lo que era La Alameda, paseo de la ciudad, que sería la actual



El Bajo de Buenos Aires, y la precaria Alameda en el año 1847.

avenida Leando N. Alem. Podrán comprobar de qué manera la ciudad avanzó en el Río de la Plata, máxime teniendo en cuenta el relleno ecológico hecho con escombros aportes de tierra hechos por la Municipalidad, entre los dos canales de acceso al puerto metropolitano.

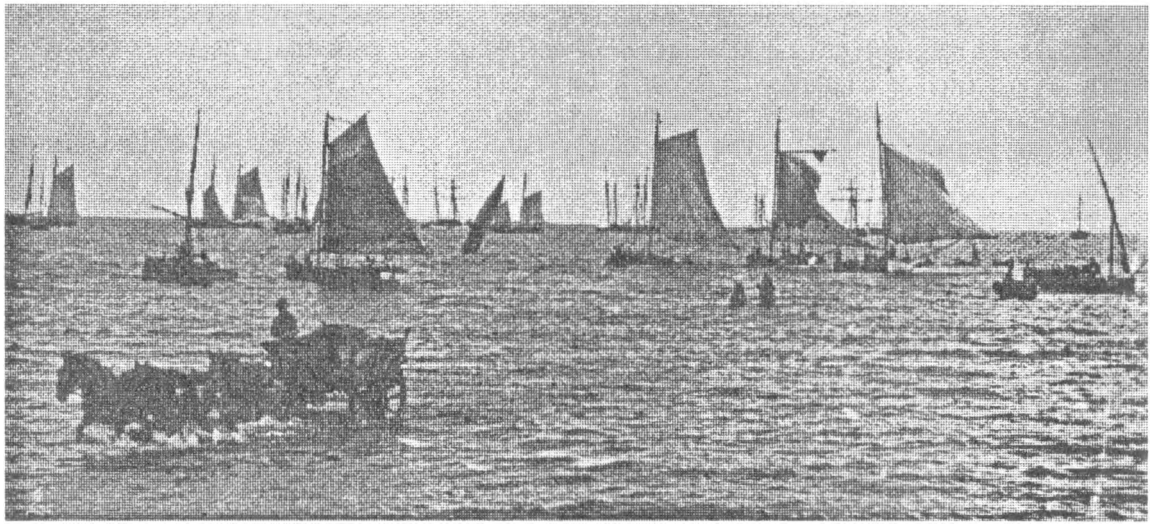
En la segunda foto podrán observar cómo el movimiento de transbordo de mercadería, desde barcos al ancla, estaba realizado por carros de altas ruedas. Es posible apreciar que una gran extensión de río desde la costa tiene una profundidad mínima, pues en ella transitan, sin problema alguno, carros tirados por caballos.

Tomando en cuenta los antecedentes que he citado, y otros de parecidas argumentaciones que tuve oportunidad de leer, trataré de presumir lo qué sucederá en el Río de la Plata, pues la sedimentación seguirá rellenando el fondo y las costas.

También podré presumir, como hipótesis, que hace 500 años el Delta estaba unos 70 km más al norte que ahora y consecuentemente que de Zárate se podía ver a Carmelo en la costa uruguaya a través del Río de la Plata.

Quizás en esa época la profundidad del río frente a Zárate fuera de 22 pies como está hoy en la zona de la Barra del Farallón frente a Punta Lara. Es evidente que el avance de las islas del Delta apretaron el escurrimiento del río Paraná de las Palmas, produciendo el autodragado. Por lo que en la actualidad frente a Zárate en un cauce reducido a 400 metros de ancho entre dos costas, hay una profundidad de 60 pies. Si creemos acertar en lo que fue el pasado, podremos asumir que la naturaleza seguirá actuando de la misma forma y que el Delta avanzará en forma similar.

La costa continental desde San Isidro al puerto de Buenos



Transbordo por carro desde pequeños veleros, de mercadería llegada en grandes barcos.

Aires seguirá rellenándose y el cauce se correrá hacia el este, o sea, se alejará de Buenos Aires. Pero, ¿hasta dónde se alejará? A mi entender lo hará hasta encontrar la nueva isla que también avanzará desde el Delta, forzándolo en una nueva traza, manteniéndolo constreñido en forma similar a lo ocurrido con el Paraná de las Palmas. En tal situación se producirá el autodragado.

Cómo anticipar y conducir la sedimentación

Surge en claro que una parte importante de la sedimentación se deposita donde el Río de la Plata llega al mar, pero también es evidente que tos materiales que llegan allá, transitan primeramente en suspensión por los cauces que tiene el río Paraná en su Delta y después se expandirán por el Río de la Plata, aunque lo harán en gran medida frente a la costa bonaerense y a la ciudad de Buenos Aires.

De los antecedentes mencionados se comprueba que tales materiales en suspensión son de una magnitud relevante. Desde el río Paraná hasta el Río de la Plata, unos 125.000.000 de metros cúbicos por año de los cuales unos 60.000.000 de metros cúbicos seguirán depositándose en el recorrido hasta Samborombón.

Si como hasta ahora, dejáramos que la naturaleza actuara por sí sola, en el tramo que ahora nos interesa, de San isidro a la ciudad de Buenos Aires tomando como límite externo el Canal Ingeniero Emilio Mitre, la afloración total del banco podría tardar cien años o más y probablemente doscientos o más para que el Delta formara nuevas islas con vegetación frente a la Capital Federal, sobre la otra orilla del canal.

Dentro de esos tiempos, habrá que tener en cuenta que, la ciudad, a su vez, avanzará, aunque en forma limitada, ayudándose con rellenos de materiales desde tierra, o por dragados.

Interrumpo mi visión futura para hacer un comentario sobre la forma actual de rellenar. Este avance debería ser llevado en forma más armónica y lineal, pues es preocupante la iniciativa de infinidades de clubes, empresas, organismos oficiales, que rellenan en forma salteada y algunos dando a las riberas formas irregulares. Esos accidentes, crean remansos, contención de

agua y consecuentemente contaminaciones. El avance, a mi criterio, debería mantener en todo su largo una nueva línea que facilite el flujo y reflujo naturales del Río de la Plata, pues la marea normal logra invertir, dos veces por día, el sentido de la corriente, especialmente a lo largo de las costas.

El «Puzzle»

Mi intención con este trabajo es armar un «puzzle» y hacer un diseño tentativo para una ciudad de Buenos Aires en el año 2050.

Se pueden proponer dos maneras para lograr que el dibujo se transforme en realidad:

1) Construir obras en el río (puerto, viaductos, puentes) y complementar las obras con rellenos del área por medio del dragado, agregando cordones que creen separaciones entre la costa y los canales navegables y procediendo por último a sanear y urbanizar los espacios perimetrados.

2) Conducir, con métodos artificiales, el avance de la sedimentación hacia los lugares que nos convengan, para unirlos con las obras.

Por supuesto que se puede llegara resultados más rápidamente aplicando una fórmula que incluya las dos maneras.

Lo novedoso de esta visión reside principalmente en ayudar (no contrarrestar) a la naturaleza, para que se produzca la sedimentación con mayor aceleración en lugares que nos favorecerían, para llegar en el año 2050 o antes, a obtener un dibujo conveniente para este área.

Otro concepto que considero novedoso es que se reconozca que el material que transita en suspensión tiene un valor venal y es importante hacernos de él y utilizarlo. Lo mismo dígase por el material extraído por dragado cuyo destino, hoy, es un costo adicional y también una pesadilla. Revertamos el concepto: la sedimentación no es una maldición sino, si utilizada, será una bendición.

Este acuerdo con la naturaleza seguramente será bien visto por quienes cuiden los aspectos ecológicos de nuestro planeta.

¿Es posible hacer esto?

Creo que sí. ¡Es posible!

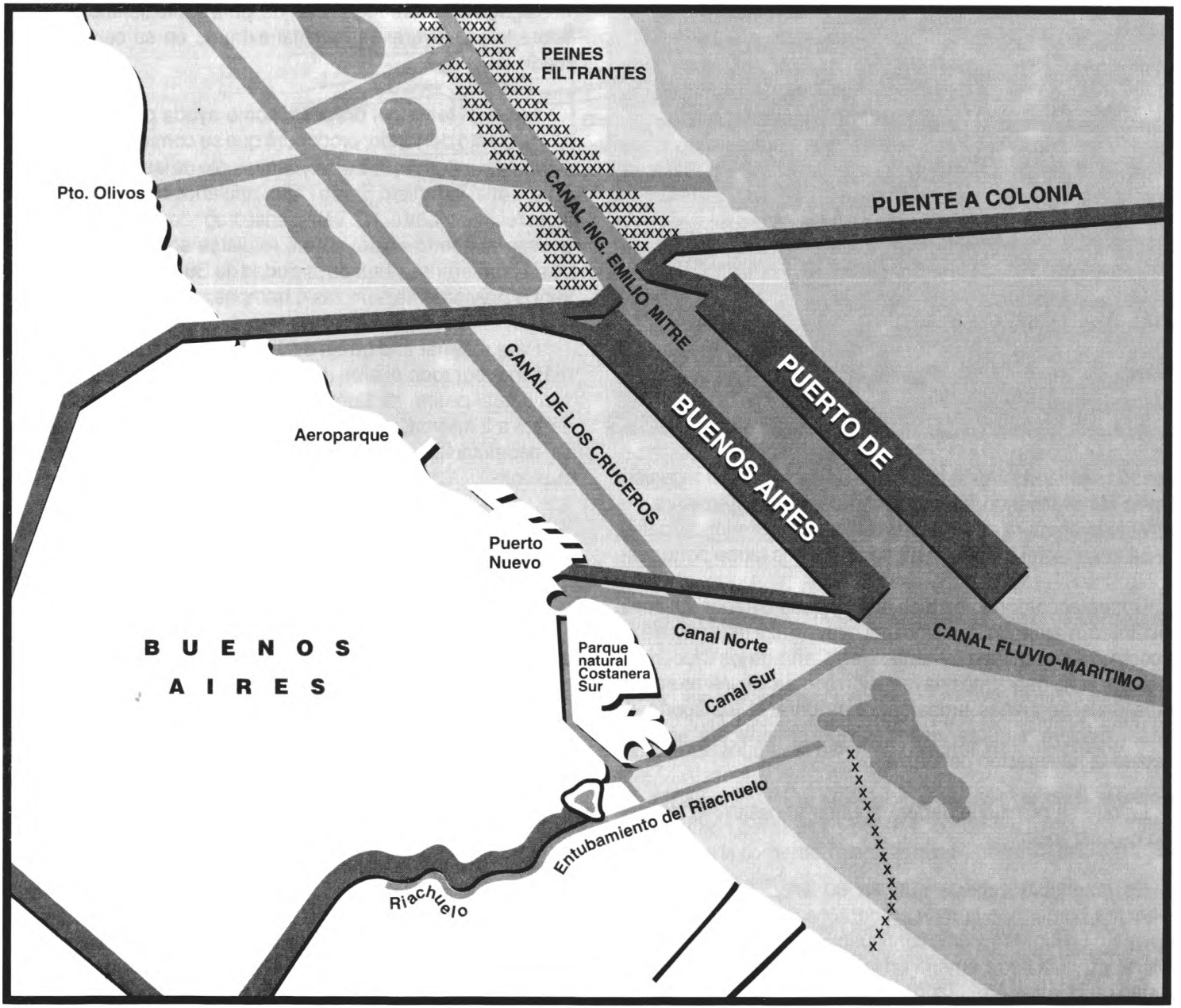
En la Argentina, salvo una experiencia que se hizo en Rosario en 1900 cuando se construyó el puerto de Rosario (libro de Luis Dodero «La Navegación en la Cuenca del Plata»), no se recurrió a emprendimientos para concentrar la sedimentación, lo que en cambio se hace con éxito desde muchas décadas en otros ríos del mundo.

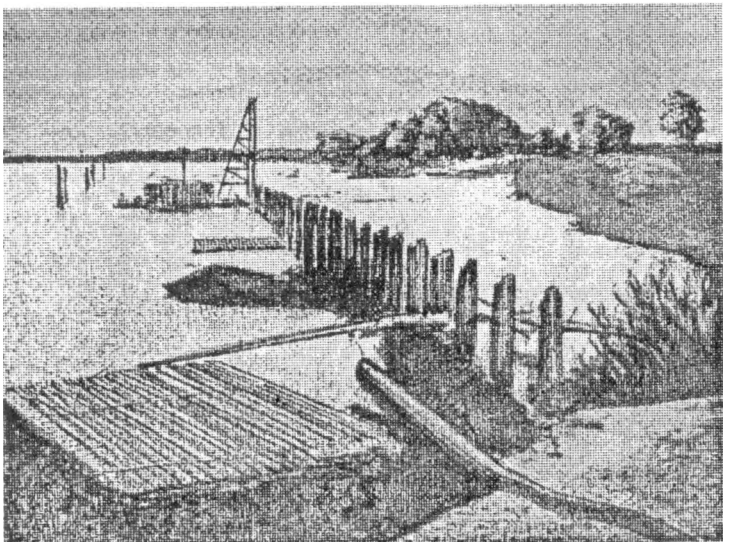
Me referiré a los «peines filtrantes». En el Misisipí hubo una época entre fines del siglo pasado y mitad de éste, que era muy común proteger de la corrosión las costas del río, plantando en el lecho, a lo largo de las costas y separándose de ella, troncos de árboles. No era una empalizada de troncos, como un fortín contra los indios, eran palos clavados a distancia de tres o cuatro metros uno de otro (los peines que conocí en el Misisipí eran de grupos de tres palos juntos que se enzunchaban en su extremo y formaban un conjunto). La corriente al atravesar las barreras de palos, pierde fuerza, remolina y decanta. Los juncales son, en definitiva, una versión reducida de los «peines filtrantes».

Pude ver personalmente en el Misisipí que se trata de obras de simple construcción y de bajos costos.

En el croquis del año 2050 que he presentado, he marcado las barreras de «peines filtrantes» con crucecitas.

Observarán que las he marcado saliendo del Delta y que


PEINES
FILTRANTES
Pto. Olivos
CANAL ING. EMILIO MITRE
PUENTE A COLONIA
CANAL DE LOS CRUCEROS
PUERTO DE
BUENOS AIRES
Aeroparque
Puerto
Nuevo
B U E N O S
A I R E S
Parque
natural
Costanera
Sur
Canal Norte
Canal Sur
CANAL FLUVIO-MARITIMO
Entubamiento del Riachuelo
Riachuelo



vienen bordeando, una a cada lado, el actual Canal Ingeniero Emilio Mitre, dejando libre un lecho de unos 800 metros. He previsto la apertura por dragado, en la parte inferior del canal, de un ancho total del cauce de 1.500 metros (zona portuaria).

Un tercer cordón lo he dibujado del lado exterior del canal costanero, marcando al mismo una nueva traza más alejada de la costa y más rectilínea llamándolo el «Canal de los Cruceros», pues por él no habrá más navegación comercial. Infimo será el tránsito de pequeñas embarcaciones para el transporte de arena, madera y frutas, mientras que prevalecerá en gran medida la navegación deportiva.

Lo que se planifique deberá apuntar al desarrollo de este tipo de utilización.

Es razonable esperar que en 60 años la barrera que avanzará bordeando la margen derecha y exterior del Canal Ingeniero Emilio Mitre como continuación de la Isla del Delta, se rellene y que la tierra emerja en la franja que llega frente a la ciudad de Buenos Aires (zona portuaria).

Sigue en pie mi sugerencia que, para ganar tiempo se refule sobre tales barreras el material extraído en su cercanía por medio de draga.

Sobre el tema del dragado, como ayuda para acelerar el afloramiento del fondo, propondré que se comience por utilizar el material extraído para el mantenimiento de las profundidades en el Canal Ingeniero Emilio Mitre, refulándolo en esos particulares recintos (barreras). El material dragado en los canales de acceso al puerto actual podría refularse sobre la orilla de la costa bonaerense al sur de la ciudad de Buenos Aires construyendo previamente barreras o trampas.

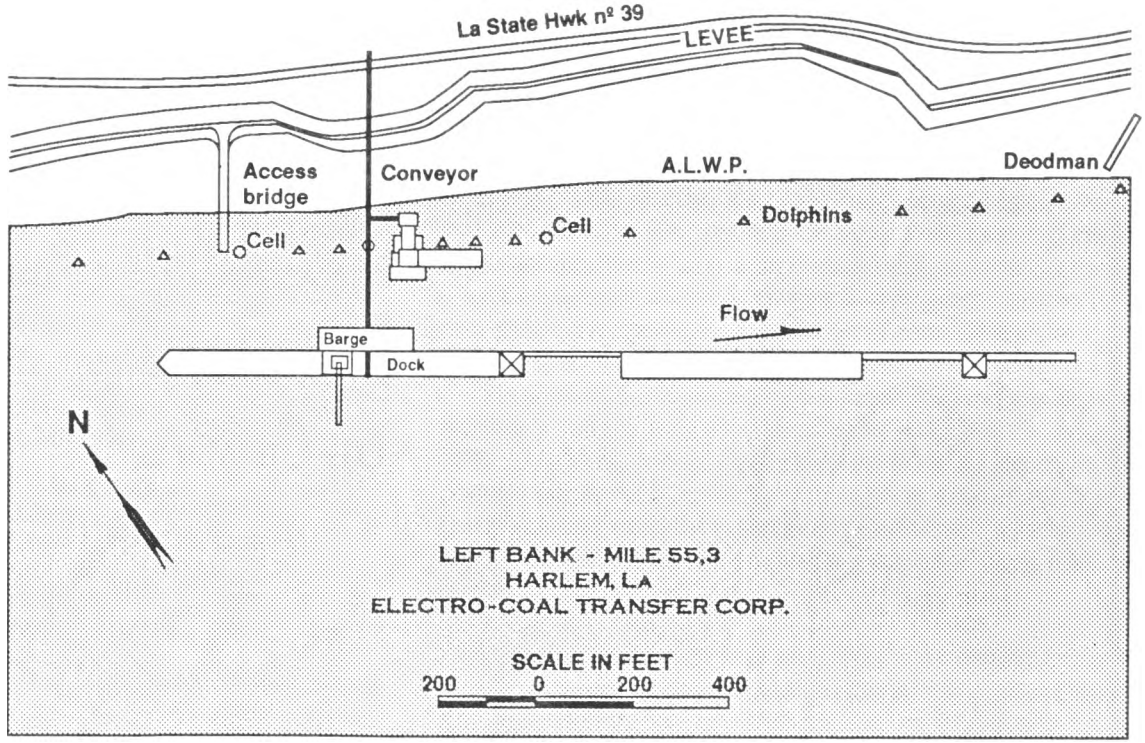
Para rellenar una franja de 7 km de amplitud en su ancho máximo, por todo el arco de 17 km de costa entre San Isidro y el actual puerto de Buenos Aires y cubrir una profundidad de 1,5 a 2 metros, y para que la tierra aflore definitivamente, se necesitarían aproximadamente 170.000.000 de metros cúbicos.

Tengamos en cuenta que en el Canal Ingeniero Emilio Mitre, según datos oficiales, en épocas normales, se dragan 4.755.000 metros cúbicos por año, por lo que, en 60 años, esa sola recuperación significaría 285.300.000 de metros cúbicos, a lo que se sumaría la sedimentación natural. En los canales de acceso a Buenos Aires se dragarían 4.635.000 metros cúbicos por año, o sea, 278.100.000 metros cúbicos en 60 años.

Es entonces aconsejable que se tomen medidas para que los volúmenes de material dragado tengan su utilización, pues para la ciudad y la provincia de Buenos Aires valen fortunas.

Puerto de Buenos Aires

El puerto de Buenos Aires de hoy, tal como está diseñado y tal como está ubicado, con sus limitados 32 pies y sus dársenas, no responde más a los requerimientos económico-operativos de los tráficos marítimos actuales. Los buques



portacontenedores de última generación (1993) de 4.000 TEU o más, no pueden por su tamaño e inmersión entrar al puerto de Buenos Aires.

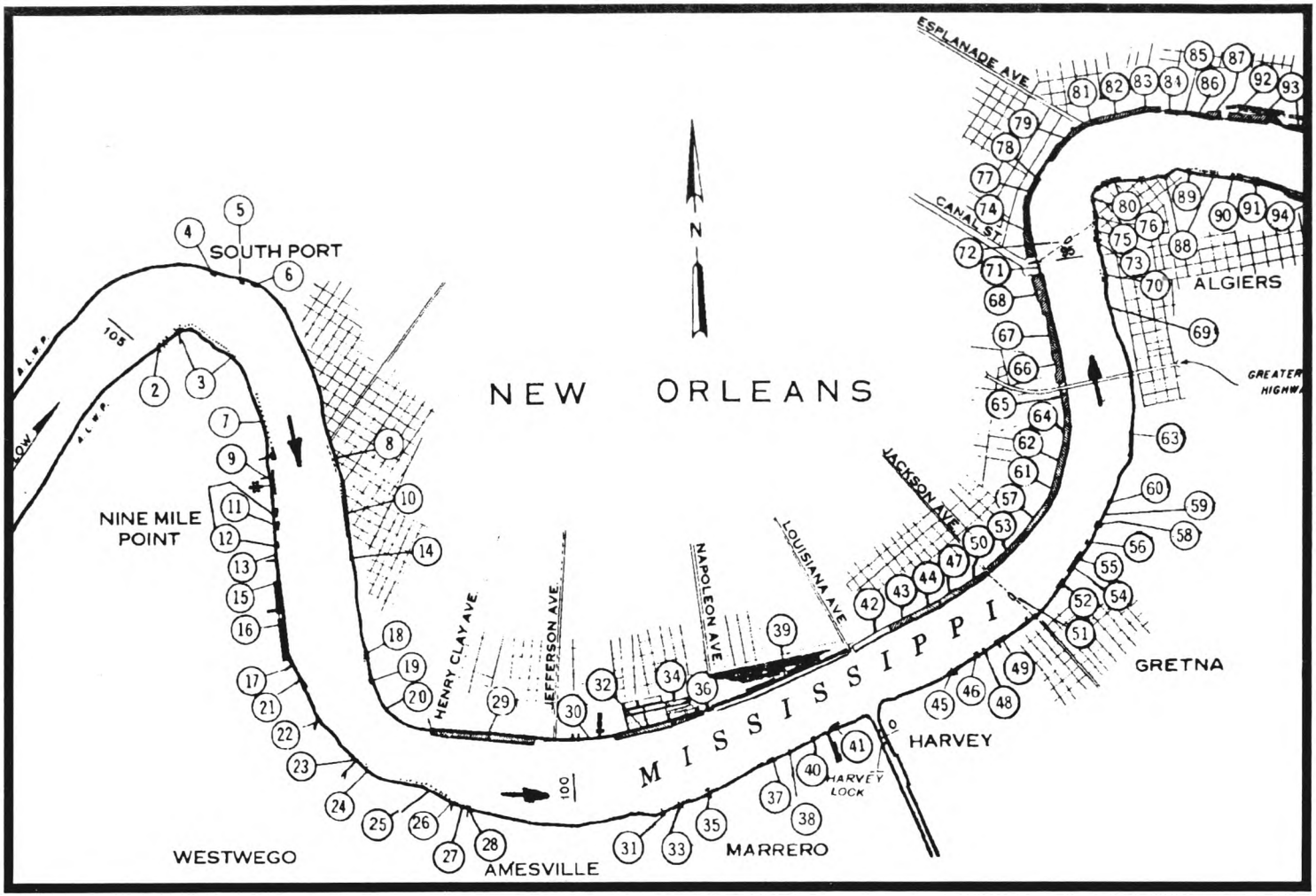
Los puertos fluviales no se construyen más con sus dársenas metidas dentro tierra. Esa forma los encarece operativamente, amén de que, por estar atravesados a la corriente producen una permanente sedimentación y consecuentemente un subsidio indirecto que está representado por el dragado continuo tanto del puerto como de sus canales de acceso.

Si ustedes miran los croquis del Misisipí *«Flood Control and Navigation Maps ofthe Mississipi fiiver»,* editado por la Comisión del Misisipí y por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos de América, podrán ver cómo se construyen los puertos en ese río.

No encontrarán ninguno como La Plata, Buenos Aires, San Pedro, Villa Constitución, Santa Fe, Reconquista, Esquina, Goya, Barranqueras; estos son puertos de viejo diseño.

En cambio, en el Misisipí los muelles de cada fábrica o terminal son construidos sobre el borde del canal profundo y paralelos a la corriente, mientras que se une el muelle a la costa por medio de viaductos.

En el caso de New Orleans, los lugares marcados en el dibujo con número son terminales. Aunque el cauce del río curva, siempre los frentes de muelles estarán ubicados en el

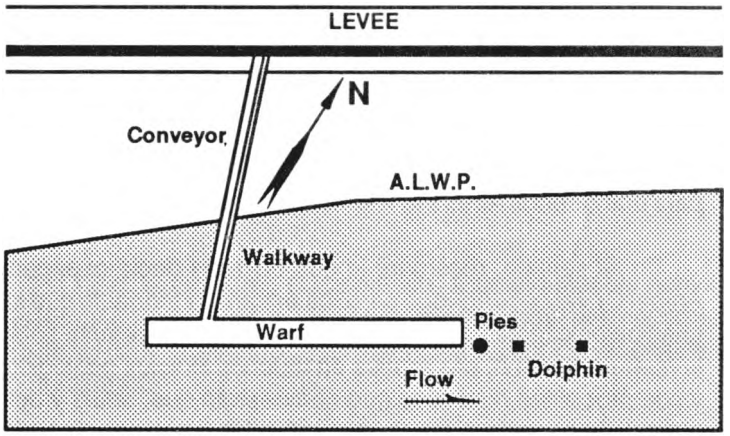


mismo sentido de la corriente. En el caso de New Orleans, hay muelles en las dos orillas.

Tales experiencias deberían servir para ubicar en forma más ventajosa el puerto de Buenos aires.

Creo que de igual manera, los intereses de la ciudad de La Plata deberían propender a la construcción de su puerto, en forma similar a lo expresado, llevándolo en la línea de corriente afuera al canal navegable y profundo en el Río de la Plata.

A mi criterio, el lugar más conveniente para construir el futuro puerto de Buenos Aires, está en el comienzo del Canal Ingeniero Emilio Mitre, a una distancia de 6/7 km frente al puerto actual. Zona llamada «Los Pozos».



LEFT BANK - MILE 145,4
GRAMERCY. LA
KAIGER ALUMINIUM AND CHEMICAL CORP.

SCALE IN FEET
200 0 200 400

El puerto que he diseñado consiste en dos muelles rectilíneos de 9 kilómetros (las medidas pueden variar en menos o en más) que bordearán el Canal Ingeniero Emilio Mitre, uno sobre una orilla y el otro sobre la de enfrente, alineados con el cauce, para favorecer el autodragado. Entre muelle y muelle he previsto 1.500 m de distancia, dejando así un espejo de agua tal que permita el atraque de buques en las dos orillas y espacio central para los que transiten desde el Río de la Plata hacia el río Paraná y viceversa. Se podrá decir que los 1.500 metros, previstos por mí, puedan ser excesivos y que deberían ser reducidos a valores menores, sin embargo, no me arriesgaría a sugerir que se los llevara a guarismos inferiores a tos 1.000 metros. De espaldas al muelle oeste, he previsto unas áreas a disposición del puerto en previsión de la creación de playas de contenedores.

Confieso que me agradó ubicarme en el año 2050, pues pensé en la ventaja de huirle a la polémica, porque si el tema del puerto lo debatiéramos hoy, habría quienes dirían que la ciudad de Buenos Aires no tiene porqué tenerlo dejando que las cargas generales (contenedores) sean operadas en terminales ubicadas en la zona de Zárate-Campana.

Mi opinión es que, si el puerto de Buenos Aires queda donde está y no puede resolver los problemas técnicos operativos de sus elevados costos, algunos de ellos insolubles, ocurrirá lo dicho anteriormente ya que se lo podrá utilizar cada vez menos y los operadores entonces buscarán con razón, por no tener otra alternativa, nuevos espacios en la zona de Zárate.

Sin embargo, reflexiono que no todo lo decide la posición técnica y faltará también determinar cuál será la decisión política de la ciudad de Buenos Aires, pues su importancia y poderío económico-político, podrán influir sobremanera para que la «ciudad» decida no perder su puerto sino trasladarlo a un lugar más apropiado con un diseño y características mejores, que es lo que sugiero.

Volviendo al croquis, dos viaductos unen los extremos del muelle oeste con la costa actual. El primero sale de la General Paz, que deberá ser ensanchada en su tramo que va del Acceso Oeste a la costa. Al lado de este viaducto se construirá otro para llevar el ferrocarril al muelle. La parrilla ferroviaria, según mi visión, estará al costado de la General Paz en su encuentro con la avenida Lugones.

El segundo viaducto sale de la «Dársena A» del puerto actual y costeará el canal de Acceso Norte. Esta conexión no necesitará llevar el ferrocarril.

La conexión entre el muelle oeste y el muelle este podrá lograrse de 3 maneras:

1) Por un túnel subfluvial. Es un tramo corto.

2) Aprovechando caminos de vinculación con el viaducto « Buenos Aires-Colonia», haciendo que el primero de los dos puentes cruce sobre el Canal Ingeniero Emilio Mitre y lo haga en

coincidencia con el puerto proyectado. (El segundo puente cruzará el Canal del Farallón del lado uruguayo, sin necesidad que sea más amplio que el de Zárate Brazo-Largo).

3) Con un viaducto sobreelevado adecuadamente, para que transiten debajo los convoyes fluviales y embarcaciones menores, interrumpido por un puente de dos mitades levadizo o corredizo, dejando una luz central de 80 metros.

Dentro de las tres alternativas, preferiría que se aprovechara el puente Buenos Aires-Colonia, uniéndolo al puerto con accesos. Lo principal será que el arco de puente sobre el Mitre esté calculado para dejar debajo de él un cauce no menor de 1.000 metros. No es de mi especialidad dar opiniones técnicas sobre un puente, sin embargo, recomendaría que los dos pilares colocados en los bordes del canal se presenten sobre una sola línea transversal a la corriente, para evitar que los remolinos, causados por un pilar anticipado en el curso de agua, causen efectos negativos y embancamientos sobre el fondo en el canal y al lado del otro pilar.

La profundidad del puerto preveo será de 45 pies (en otro capítulo hablaré del canal que unirá el puerto con el mar).

Comprendan también que la construcción del puerto que he descripto, no necesariamente deberá depender del avance de la isla, si se considerara que se lo necesita antes se podrá realizar su construcción en forma independiente antes del 2050.

Canal de navegación hacia el mar

En el suplemento titulado «De Rosario al Mar en 42 pies» que publicó en 1990 el Boletín del Centro Naval, había sugerido que para llegar al mar se podía dejar de navegar por los actuales canales, que tienen zonas comprometidas por el avance excesivo de los bancos, sino que convenía estudiar una nueva traza.

En la visión del 2050, volveré a sugerir que se tenga en cuenta esta nueva traza que corre a lo largo de la costa bonaerense pasando frente a La Plata hasta llegar al mar pasando Punta Rasa.

Allí hay un canal natural que algunos armadores utilizan para unir Buenos Aires a la «Zona Beta» (zona de transbordos).

En tal sentido, recordaré lo que en 1804 decía el experto Aníbal Cevasco: «Aunque parezca extraña la teoría de que los principales canales del Plata han existido antiguamente sobre la ribera argentina, ella reposa en muchos indicios geológicos y comprobantes históricos que demuestran que, antes y después de la conquista, las aguas profundas de un canal caudaloso pasaban por delante de Buenos Aires, desde el Paraná hasta Punta Piedras».

En 1910, el contraalmirante J. P. Sáenz Valiente presentaba al Congreso Científico Internacional Americano un trabajo y mencionaba en él los estudios hechos del área del Río de la Plata a lo largo de la costa de Magdalena (Punta Piedras), donde la profundidad corriente no era menos de 24 pies. Una frase de este científico referida al espesor de la sedimentación puede ser reveladora: «Su estrato inferior descansa sobre el terreno no erosionado que está aproximadamente a unos 32 metros debajo del nivel medio actual de las aguas...». «Por las razones antes dichas y por otras muchas que la brevedad me obliga a callar, la canalización del estuario del Plata es perfectamente factible y lo será más cuando se aboque el problema con ideas y medios proporcionales a la enorme área y a las enormes fuerzas que caracterizan a nuestro gigantesco río». En esa época en que tenían dragas a vapor de 150 Kw, ¿imaginaba el contraalmirante que llegaríamos después de 80 años a tener dragas computarizadas de 20.000 Kw? En verdad, lo preanunciaba!

Terminaré repitiendo lo que propuse en 1989 a las autoridades de la provincia de Buenos Aires: El dragado a lo largo de la costa bonaerense desde Buenos Aires a Punta Piedras y el

refulado del material extraído en cordones, frente a la costa, crearía una franja de protección que resolvería el problema de las inundaciones que afectan esas importantes zonas costeras y urbanas.

Ferrocarril

En 1993, el Gobierno Nacional proyecta levantar las parrillas ferroviarias de la zona de Retiro, corriéndolas más hacia el Río de la Plata, facilitando de tal manera la utilización urbana de 90 hectáreas.

Creo que esa nueva ubicación ferroviaria, válida para el momento, no lo será más dentro de 50 ó 60 años cuando se vayan produciendo los cambios que avizoro, por lo que he diseñado una parrilla ferroviaria para el puerto en la zona de la estación Rivadavia, utilizando terrenos al lado del origen de avenida Lugones en su continuidad de la avenida General Paz.

Sin duda alguna, el puerto deberá contar con sus vías férreas. Quizá no será necesario que la vía férrea llegue al muelle exterior de nuestro puerto siendo suficiente que haya tal servicio en el muelle principal interior.

Puente Buenos Aires - Colonia

Es inminente la construcción del puente Buenos Aires a Colonia. Ya se ha adjudicado el estudio a una consultora internacional.

Aunque mi visión va a la mitad del siglo próximo, creo que algunos conceptos que verteré podrían ser tomados en cuenta por los técnicos a cargo de ese proyecto.

He dibujado el puente saliendo de la avenida General Paz por varias razones.

La más importante es que la obra comenzará en jurisdicción de la ciudad de Buenos Aires. La «Reina del Plata» lo merece.

La apertura de los accesos norte y oeste, con peaje, creará una gran fluidez de tráfico, lo que obligará al ensanchamiento también de la General Paz, por lo menos en su tramo de llegada al puente y al puerto.

El viaducto del conjunto que se denomina puente cruzará el área costera donde, por el no lejano relleno de todo el arco entre San Isidro y el puerto actual, permitirá una nueva urbanización, con parquización de los terrenos. Allí se crearán puertos deportivos y lagos con canales de acceso para cruceros y yates, que para llegara los espacios abiertos del Río de la Plata, pasarían debajo de las arcadas del viaducto, las que deberán ser previstas.

A mi criterio, la arcada del puente sobre el Canal Ingeniero Emilio Mitre, no debería ser inferior a los 1.000 metros, creándose una condición de relieve para la ubicación y construcción del futuro puerto, que se integrará con sus intereses comerciales que serán de gran significación y perspectivas.

Si la Argentina y el Uruguay se habrán integrado, sería interesante analizar la conveniencia de cruzar también nuestro ferrocarril hasta la otra orilla.

Antes del 2050, un tren veloz podrá llevar pasajeros de Buenos Aires a Montevideo, como así otro a San Pablo (Brasil), cruzando el Río de la Plata.

El Placer de Las Palmas

Así llamaban en épocas pasadas el arco de Costa del Tigre a la ciudad de Buenos Aires.

Si la provincia de Buenos Aires, la ciudad de Buenos Aires y las municipalidades de Vicente López y San isidro se pusieran

de acuerdo, podrían proyectar la aceleración de la sedimentación para rescatar en su parte más avanzada unos 7 km desde la ribera, sobre el Río de la Plata. Acelerarían ese proceso, creando puertos deportivos y lagos pues utilizarían el material dragado para obtenerlos, para rellenar las adyacencias. Podrán también para rellenar, dar uso al material dragado para el mantenimiento del Canal Ingeniero Emilio Mitre.

Esa franja, de la ribera hasta el Canal Ingeniero Emilio Mitre, de 7 km en su máximo ancho, por 17 km de largo, significa unos 120.000.000 de metros cuadrados ganados al río en áreas donde la tierra tiene elevado costo, por lo que bien merecería todo un plan de urbanización.

Recomiendo que participen asesorando en la confección del «Plan Maestro», las asociaciones deportivas náuticas a efectos de actualizar la situación de los varios clubes colocados sobre la actual ribera.

Las tomas de agua

La zona donde están ubicadas se ha rellenado y será necesario correrlas más afuera. Su lugar adecuado es llevarlas a la orilla del Canal Ingeniero Emilio Mitre.

Obviamente, las cloacas y los desagües pluviales deberán adecuarse a las nuevas condiciones.

Avance de la costa desde La Plata al Tigre

El aflorar del fondo y la recuperación de tierras al río, permiten pensar en la construcción sobre ellas de una costanera La Plata - Tigre. No habría impedimento alguno a lo largo de su recorrido, salvo elevarla en los lugares donde sea necesario permitir que crucen debajo de ella los canales internos.

El actual puerto de Buenos Aires

No me arriesgo a opinar sobre lo que se hará de ese puerto. Por lo que he mantenido en el diseño sus canales de acceso que lo unirían con el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

Es posible que la ciudad lo invada. Aunque algunas dársenas podrán tener uso deportivo y también algún uso comercial y militar. Los canales de acceso, protegidos de la corriente transversal, no se embancarán como ahora y será más fácil mantenerlos.

Aeropuerto

Al recuperarse tierras al río, habría lugar para reubicar al aeropuerto. Sin embargo, no abriré juicio, pues el avance técnico de la navegación aérea, me hace difícil arriesgar un pensamiento sobre lo que pueda ocurrir en 60 años.

Canal Costanero = Canal de los Cruceros

El actual Canal Costanero está prácticamente en estado de abandono.

Su traza se está confundiendo entre los bancos que van aflorando. El tráfico que se desarrolla por él es muy limitado.

En épocas anteriores al año 1950, el Canal Costanero era camino obligatorio para unas 1.200 embarcaciones fluviales de tipo convencional, que desde el Riachuelo remontaban los ríos Paraná y Paraguay.

A partir de 1950 se produjo el cambio y del buque convencional se pasó a convoyes por empuje tipo Misisipí. La precaria condición del Canal y su exposición a los vientos, hizo que esos convoyes tuvieran que protegerse amarrándose al reparo en Canal Honda (Delta). Un remolcador, después y con buen tiempo, llevaba a Buenos Aires las barcazas de a dos. Eso encarecía en gran manera los costos.

Al abrirse el Canal Ingeniero Emilio Mitre para las naves

mayores, resultó que los pocos convoyes de empuje que venían y vienen a Buenos Aires, se decidieran a transitarlo con buen tiempo, entrar al Río de la Plata por ese nuevo camino y después de haber hecho unos veinte kilómetros, cortaran camino con rumbo directo al puerto metropolitano.

En tal situación, el «Costanero» ya no es canal imprescindible para la navegación comercial.

Su presencia, en una nueva traza, y con un ancho mayor se hace necesaria por dos motivos principales:

1) Que todos los yates y cruceros, que son miles y que tienen asiento en el arco costanero entre el Tigre y la Capital Federal, tengan accesos desde sus clubes y amarraderos hacia una vía de agua estable y cómoda para transitar hacia las partes abiertas del Río de la Plata.

2) El Delta llega al Río de la Plata con varios brazos, por lo que si se cierra la orilla oeste del Canal Ingeniero Emilio Mitre, será necesario crear un evacuador de esos brazos que seguirán aportando agua. Lo mismo dígase por los desagües pluviales.

No creo oportuno introducirme más sobre cómo se resolverá el tema de la utilización de tierras, vías de agua, lagos, puertos deportivos, parques, etc. Entiendo que cuando se haga oportuno, habrá arquitectos, ingenieros hidráulicos y otros profesionales c)ue podrán estudiar el tema con la profesionalidad propia de cada especialidad.

Martín García

En el croquis, no he incluido el canal de Martín García, pero creo necesario hacer algunas reflexiones sobre el tema porque también para esa zona llegará el año 2050.

Hay concretos motivos para creer que en un tiempo no muy lejano, se habilite el Canal Buenos Aires y que los buques de ultramar que remontan hacia el río Paraná, transiten del lado oeste de la isla Martín García, en lugar de hacerlo, como hasta ahora, por el lado este. Los estudios recientemente hechos con consultoras internacionales a sugerencia del gobierno del Uruguay y de la Comisión Bilateral del Río de la Plata, indican su preferencia para este nuevo camino, por ser más fácil profundizarlo en razón de que no se ha detectado tosca hasta los 35 pies (desconozco si la buscaron en profundidades mayores).

Lamentablemente, en nuestro medio se desarrolla una compleja polémica sobre cuál será el camino que permitirá a las naves ultramarinas transitar desde el océano hasta Rosario (San Lorenzo). Hay quienes insisten en decir que el único camino deberá ser el Canal Ingeniero Emilio Mitre. Otros dicen que deberá ser Martín García. Personalmente, he expresado mi punto de vista: el Canal Ingeniero Emilio Mitre deberá subsistir y atender principalmente los tráficos con la zona de Zárate y Campana, mientras que los convoyes, buques ultramarinos y de cabotaje que suben al río Paraná, según el calado, podrán elegirlo como camino optativo. En cambio el canal por Martín García, que es natural, podrá ser profundizado mayormente.

Mi opinión, expresada en 1989, fue que se profundizara desde el mar hasta Rosario a 42 pies. Al haber dos rutas los armadores, o los operadores de las naves elegirán en definitiva el canal que mejor les convenga. Las naves en el 2050, podrán ser más grandes por lo que deberemos mejorar las profundidades. Consideraré del mar al puerto de Buenos Aires 45 pies. De Buenos Aires a San Lorenzo no menos de 42 pies.

Si la Comisión Bilateral del Río de la Plata, tomando en cuenta mi propuesta, decidiera promover la aceleración de la sedimentación en el avance del Delta, podrá colocar peines filtrantes a lo largo del futuro Canal Buenos Aires y, de esa manera, la isla avanzará y creará un borde al canal con mayor rapidez y como consecuencia se creará un cauce más estable y autodragado.

El Riachuelo

Dejé este tema, que ha suscitado entre nosotros increíbles polémicas, como cierre de mi trabajo.

El gobierno del doctor Carlos Menem, a mediados de 1993, lanzó el desafío. Encaró el saneamiento del Riachuelo y desde el punto de vista político, acertó. El Riachuelo y sus aguas sucias y sus inundaciones son una continua amenaza para barrios muy poblados donde viven en mayoría personas de bajos recursos, por lo que sería una gran solución social resolver el problema.

Cuando la intención del gobierno fue conocida empezaron las confrontaciones. Hubo quienes intentando imponer sus puntos de vista, recurrieron a la espectacularidad y a la dramatización tratando de involucrar a los ecologistas.

Se habló de barro contaminado que habrá que remover y que, una vez sacado a la luz, causará tremendas epidemias y como corolario trágico miles de muertos. Mi opinión es que se exagera. La intervención de la Comisión Nacional de Energía Atómica, con sus experimentos que transformaban en ladrillos y tejas el barro contaminado, agregó una nota de incertidumbre y de estupor.

En 1981 participé de la limpieza del Riachuelo encarada por el CEAMSE, un organismo oficial con participación de la ciudad de Buenos Aires y la provincia. Dirigí, en aquel entonces, una empresa que con una poderosa grúa flotante extrajo un gran número de buques hundidos. Esos buques, como por ejemplo el paquebote Washington, fueron sacados llenos de barro. Los colocábamos sobre la avenida Pedro de Mendoza en la zona de Vuelta de Rocha y los lavábamos a presión llenando de barro la plazoleta de la ribera y las calles adyacentes.

No murió nadie. Ninguna persona tuvo un salpullido.

Preocupado ahora por las noticias tremendistas, hablé con el Jefe de Inmunología del Hospital Argerich y le pregunté: «En estos últimos veinte años, ¿cuánta gente de la Boca fue atendida en el hospital por contaminación?». Me contestó: «Yo no conozco ningún caso. Quizá... la guardia. Pero no lo creo».

Entonces insistí: «¿No le parece extraño que, si el barro del fondo del Riachuelo está contaminado y convive permanentemente con el agua que lo cubre, el agua no lleve también los gérmenes contaminantes?». «Tenga en cuenta» -continué- «que en las inundaciones, que se producen muy a menudo, las aguas sucias cubren las calles y en particular en mitad de la Boca (la parte baja de Almirante Brown hacia el este) y penetran en varias casas. ¿Cómo es que no hay afectados?». El doctor reconoció que así estaban las cosas.

Esto me llevó a aceptar que el barro podrá estar contaminado por minerales y ácidos, pero no por gérmenes infecciosos. Diría más, creo que son justamente esos ácidos quienes exterminan los desechos orgánicos provenientes de cloacas que se vuelcan a este curso de agua.

Sería natural que si alguien de la Boca se tomara un vaso de agua del Riachuelo se muriera, pero nadie toma ese agua, del mismo modo que a nadie se le ocurre tomar un vaso de pintura. ¡Estamos civilizados!

Al dramatizar tanto el tema del barro en los proyectos, la obra se hace complicada, confusa y costosísima, pues habría que dragar el barro, pero descontaminándolo. Entonces, mi temor es que si seguimos magnificando el problema, terminaremos por no hacer nada. Las versiones dicen que una consultora alemana advirtió que una vez que el barro entre en contacto con el aire, saldrán gases venenosos. A eso contesto que quizá no se hayan dado cuenta que cuando sopla un fuerte viento norte y el río baja, afloran muchos bancos y bordes del lecho repletos de esos barros y no conozco que se haya advertido que salga gas venenoso. Sólo se ven pequeñas burbujas en la superficie del río.

No sé si las autoridades tienen bien en claro hasta dónde

llega este barro del Riachuelo. Si no lo hubieran tomado en cuenta, les sugeriría que analizaran fotos satélite en colores de este área y verán que el Riachuelo no se limita a sedimentar en su salida del Acceso Sur, sino que su cauce con su barro obscuro sigue por varios kilómetros pegado a la costa bonaerense y tengo la impresión que está cerca de Bernal.

Una manera para resolver el problema de dónde depositar el barro extraído del Riachuelo sería demostrar que el barro en su cauce en el Río de la Plata ya ha impermeabilizado el fondo, por lo que se podrá pensar en depositarlo sobre él, en recintos. Como medida final y precautoria se podría refularle encima material normal extraído del Río de ¡a Plata.

De todos modos, anticipándome al año 2050 sugiero a los técnicos de la provincia de Buenos Aires que hagan algo para parar ei avance del barro contaminado, porque si no lo hicieran éste terminará por llegar a La Plata. De suma importancia es que se logre resolver el problema de los efluyentes químicos de las industrias y el aporte considerable de las descargas cloacales ubicadas en las orillas en la parte superior del Riachuelo. Si no se resuelve este problema, nunca se llegará a sanear el Riachuelo pues este curso de agua seguirá siendo un gran cenagal a cielo descubierto. De igual forma, deberían lograr que las industrias ubicadas en las orillas del Riachuelo dejen de contaminarlo.

Entubar el Riachuelo y desviarlo

El Riachuelo de los Navios, histórico, pintoresco y comercial que conocieron nuestros padres y abuelos, hoy se ha transformado en una gigantesca cloaca a cielo descubierto.

Me considero un hombre que quiere a la Boca, por lo que intento hacer una propuesta técnica y política que favorezca a ese barrio con una solución más razonable y económica.

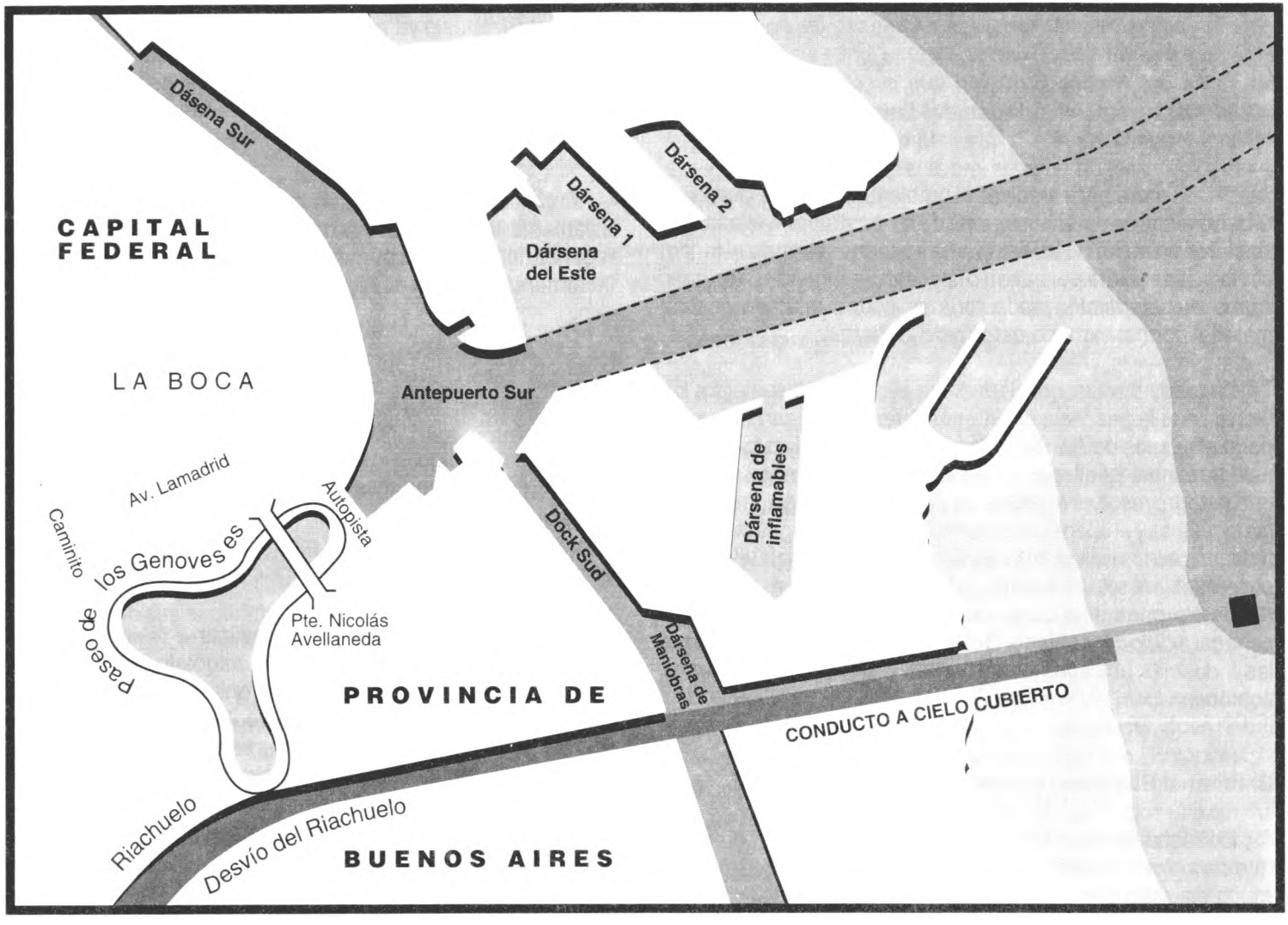
Con el nuevo puente de la autopista a La Plata, que se ha empezado a construir, con una luz limitada a 23 metros de altura, el Riachuelo ya no podrá ser utilizado como antes para la navegación comercial. Los dos astilleros existentes ya han bajado sus cortinas. Los talleres navales han reducido su actividad aunque ellos puedan operar en otras áreas del puerto donde trasladan maquinarias y hombres.

Entonces, en el futuro, al barrio de la Boca le quedará solamente la posibilidad y la oportunidad para rescatar, de ese legendario e histórico curso de agua, la parte turística, incrementándola y embelleciéndola.

Esa parte turística se concentra en definitiva en el tramo: desde la calle California hasta la calle Necochea (quizá se podría llegar hasta Caboto) y comprende: «Vuelta de Rocha», «Caminito», el viejo puente de hierro y el puente Nicolás Avellaneda. Siguiendo la ribera, después de California, encontraremos viejas «barracas» y zonas en estado de abandono total, que sinceramente no invitan a una costosa obra de saneamiento. Lo fundamental para la zona turística de La Boca es desprenderse del curso de lo que es hoy la gran cloaca.

Mi propuesta es: entubar o canalizar a cielo cubierto el Riachuelo (no es novedosa la idea de entubarlo, otros lo dijeron hace algunas décadas). Propongo se entube el tramo dentro de la ciudad, desde el puente Pueyrredón hasta la Vuelta de Badaracco (es muy probable que los estudios definitivos aconsejen entubar el Riachuelo hasta el puente Uriburu o más lejos).

Admito que no soy el primero en sugerir el entubamiento. En cambio, creo que es original y novedosa mi propuesta de desviar su cauce a la altura de la calle Comandante Carbonari y siguiendo la dirección natural de la sinuosidad del río, penetrar en la isla Maciel manteniendo la canalización a cielo cubierto. Se podrá observar que en ese mismo lugar ya hay un curso de agua natural que es el arroyo Maciel. La canalización cruzará el costado de Dock Sud y llegará al Río de la Plata (habrá que cruzar por zonas que no estén urbanizadas). El desvío es de 6



km, lo que no es mucho (pensemos en lo que se hizo en la avenida Pavón en Avellaneda o la avenida Juan B. Justo en la Capital). El entubamiento o canalización no será de gran magnitud, pues el volumen del cauce es limitado pues son las aguas que se remontan desde el Río de la Plata por efecto de las mareas, las que dan la impresión de que hay un mayor caudal. A la desembocadura en el Río de la Plata debería haber una importante «planta de tratamiento de las aguas cloacales».

El lago de la Boca y el Paseo de los Genoveses

En mi proyecto preveo que, en correspondencia con el área de la Vuelta de Rocha, se cree un gran lago con circulación peatonal en todo su. perímetro, incluyendo la ribera provincial donde se urbanizará en forma moderna y original, pero no perdiendo el estilo de los colores típicos boquenses. Mi visión me trae el recuerdo de los lagos en la ciudad de Hamburgo. Nuestro paseo debería ser de día, la atracción de las familias de Buenos Aires y del conurbano y de noche, la vida turística, luces, fuegos artificiales, teatros, cantinas, bailes, etc. Para lograr el lago deberemos tener dos cierres. El primero estará en proximidad de la calle California a dos cuadras del desvío del río. El cierre dejará comprendida en el paseo la continuación de la calle California, que cruzará uniendo orilla con orilla. El segundo cierre estará en correspondencia con la calle Necochea que también cruzará de orilla a orilla. No habría problemas en ganar al lago algunas cuadras más y colocar el cierre a la altura de las calles Ministro Brin o Caboto.

Propongo que la circunvalación peatonal se llame: «Paseo de los Genoveses», en recuerdo de cuánto hicieron para la Boca los inmigrantes italianos de la Liguria. Reconocimientos similares encontraremos en Sevilla y Cádiz.

Habrá que parquizar y crear lugares de esparcimiento en los grandes espacios recuperables del lado de la provincia, pues se eliminarán áreas ocupadas por parrillas ferroviarias no usadas. Se podrá también instalar en esas áreas recuperadas, un parque de diversiones, conectándolo al Paseo. Ayudaría mucho si un ramal del subterráneo llegara a la zona.

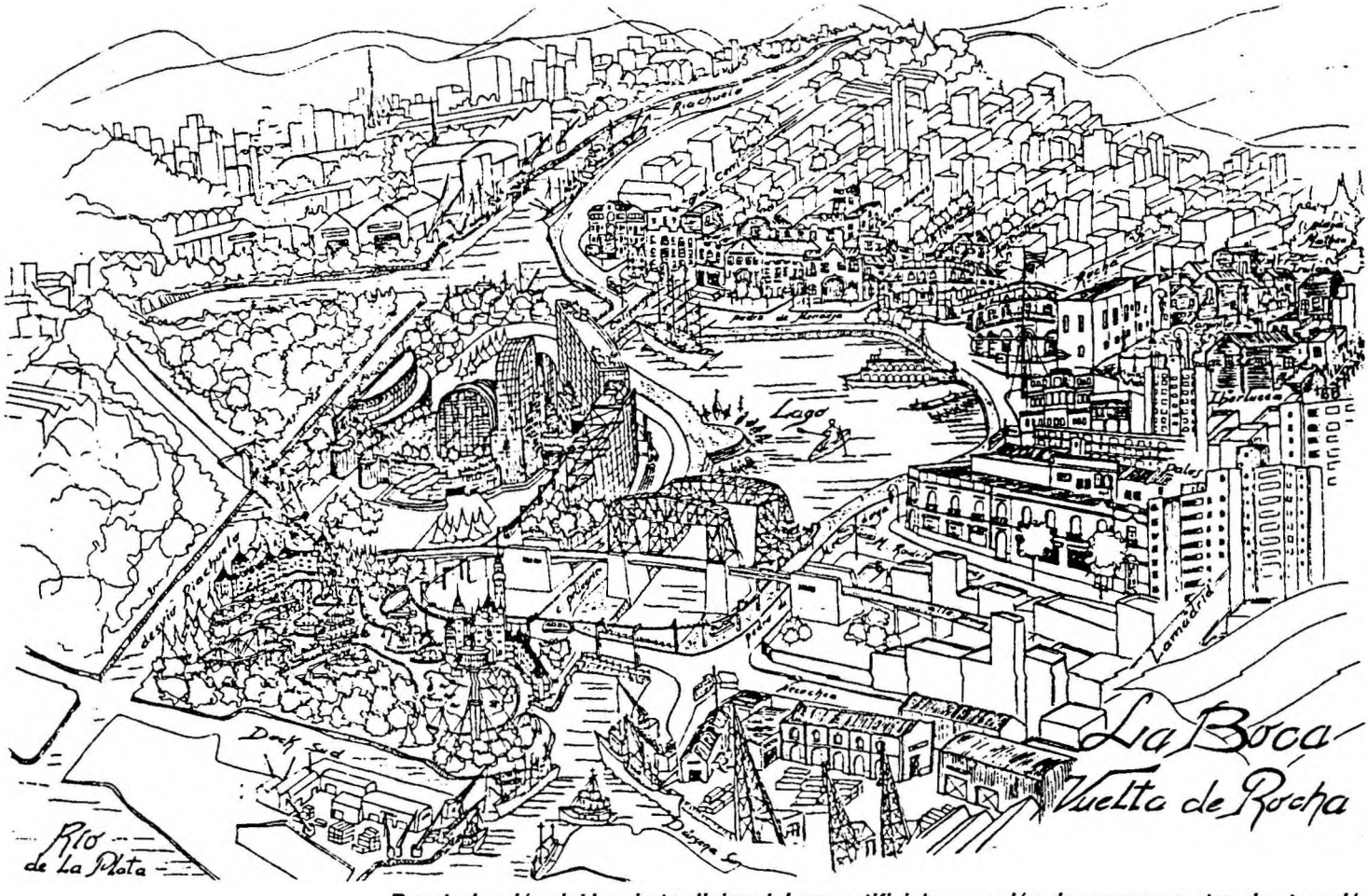
Los cierres aislarán el lago, que tendrá un régimen de altura de aguas controlado y ajeno tanto al caudal proveniente de la cuenca del Matanza-Riachuelo como a la elevación de aguas por crecientes en el Río de la Plata. Técnicamente se impedirá que se produzcan inundaciones del área.

Mi proyecto entonces se refiere esencialmente al desvío del Riachuelo y a la creación de un gran lago no sujeto al régimen de mareas del Río de la Plata.

Tengo conocimiento de que hay un proyecto que en cambio se ocupa de la eliminación de las inundaciones, creando un cordón elevado en la ribera de La Boca, procediendo a expulsar con bombas, como en Holanda, las aguas pluviales que son las que se introducen en la parte urbana a través de los desagües pluviales conectados con el río, cuando éste los supere en su nivel por la sudestada.

No estudié el proyecto mencionado. Como alternativa a estudiarse comento que si se desviara el Riachuelo como yo propongo y se aislara de las crecientes una gran parte de la Boca por medio de un lago, se podría también encontrar la forma técnica de concentrar los desagües pluviales, ubicados en el área afuera del lago y quizá los de adentro y tos de la ribera de en frente. Para dar cabida a esas aguas crearía una gran cámara en el cauce actual del Riachuelo entre Comandante Carbonari y California, comunicada con la parte exterior (la cloaca) por medio de una válvula clapeta de funcionamiento automático, del tipo que, en dimensiones mayores, se utilizan para cerrar los diques de carena. Por mi conocimiento de los temas técnicos navales, he pensado en esta fórmula, aunque creo que si el tema fuera analizado, a la luz de los cambios fundamentales propuestos, por ingenieros de la especialidad, se encontrarían otras soluciones para que los desagües no sean en gran medida tos responsables de las inundaciones. Si la extensión del colector o colectores fuera demasiado grande, se podrían obtener dos cámaras de elevado volumen, una, como he dicho, en California y otra, en el área de Necochea. Entre la propuesta existente y ya estudiada de llevar tos caños pluviales a tres pozos de recolección y de allí con bombas volver las aguas al río y la que yo enfoco, corresponderá hacer un análisis para definir lo más conveniente y la urgencia en obtenerlo.

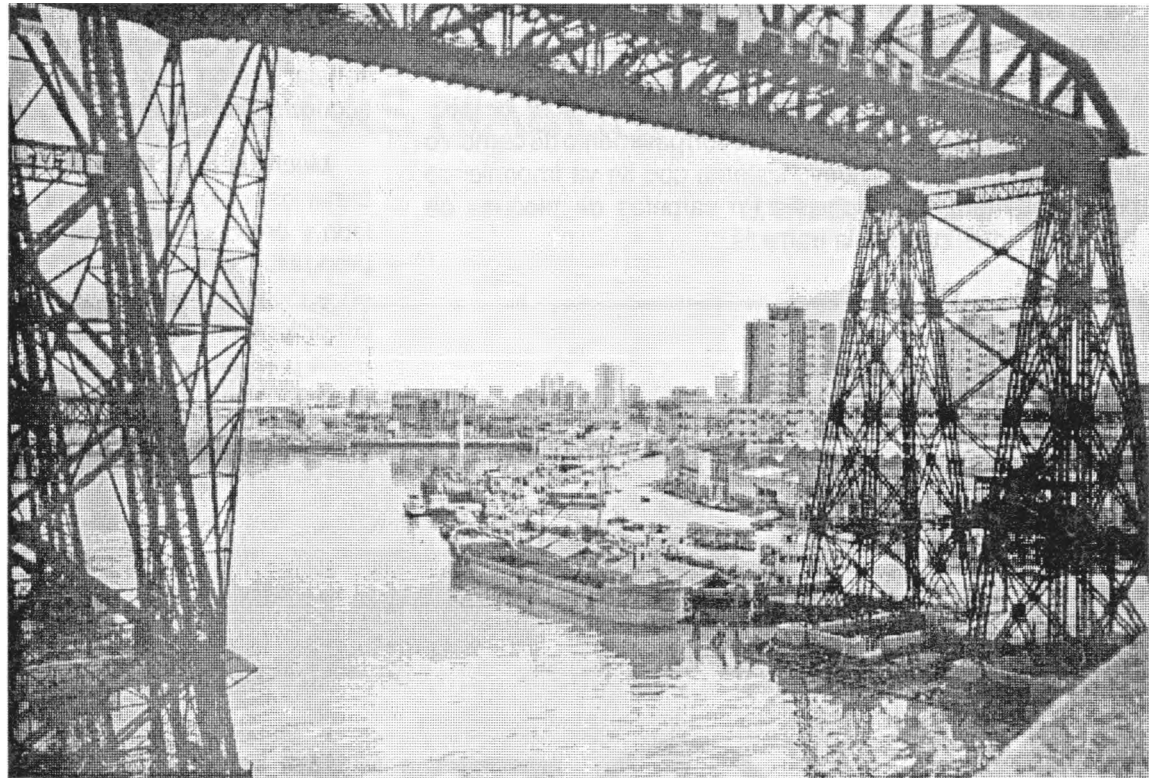
Volviendo al lago, para facilitar el tránsito cortado por el paseo peatonal, convendrá ensanchar la calle Lamadrid y por



Revalorización del barrio tradicional. Lago artificial y creación de nuevos puntos de atracción. Dibujo del arquitecto Fernando J. López Diana.

ella desde una salida de la autopista y desde Pedro de Mendoza, se desarrollaría el tránsito de automotores por una traza que rodeará el paseo peatonal y se empalmará con la avenida que nacerá sobre el Riachuelo canalizado. Otra avenida de circulación deberá crearse del lado de la provincia. El lago estará alimentado por nivelación de aguas y por una conexión directa con el Río de la Plata para conseguir aguas no contaminadas.

Llego ahora al tema del barro: todo esto que propongo es para después: año 2050 y tendrá valor siempre que con anterioridad no se hayan encontrado otras soluciones. En estos momentos que el gobierno ha puesto en discusión el tema del saneamiento del Riachuelo, las autoridades del medio ambiente tienen cinco proyectos diferentes en análisis. Dejo bien en claro que ninguno de ellos es parecido al mío.

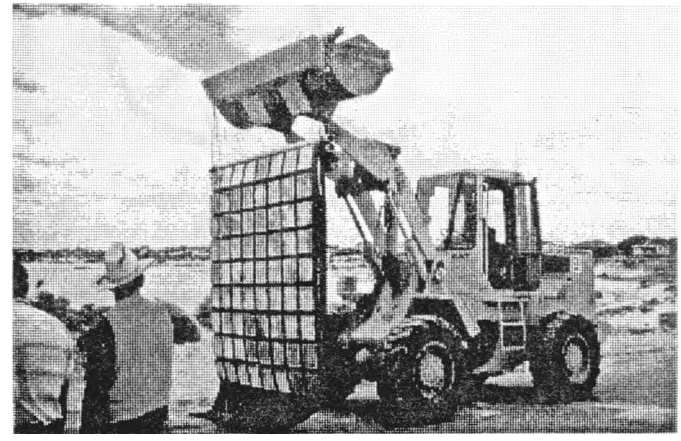


Puente Nicolás Avellaneda

Mi opinión es que si fuera necesario u oportuno sacar o anular los efectos nocivos del barro del lago tendremos dos opciones principales para lograrlo:

a) Dragarlo y refularlo en el canal cubierto de desviación del Riachuelo que lo tendremos al lado. Entonces el barro será arrastrado hasta el Río de la Plata y será sometido al tratamiento adecuado en la planta de depuración.

b) Dentro de estas alternativas, la que prefiero es: vaciar el lago, bombeando el agua al Río de la Plata por el canal cubierto del desvío del Riachuelo y por el cierre hacia Dársena Sur.



Dejar asentar el barro y después excavarlo con equipos

viales transportándolo con camiones a depósitos sanitarios. Costo ínfimo comparado con un dragado.

Después de haber emparejado el fondo, hacer un piso sobrepuesto. Eso se puede lograr, o con pavimento de cemento intertrabado, o con un nuevo sistema que se va imponiendo como cobertura, que consiste en carpetas de bloques de hormigón adheridas a tela tramada.

Conclusión

He pretendido llevarles conmigo en este viaje hacia el futuro . En fin, 60 años no son una eternidad, son la vida de un hombre. El desafío que propongo es para la generación futura. Los cambios que espero se produzcan, tal como he tratado de señalar, serán muy importantes si se sabe provocarlos y seguramente favorecerán los intereses de la región involucrada.

Muchos proyectistas hoy le temen a la actitud que podrían tomar los ecologistas. Este no es mi caso, siempre estuve de su lado y creo que es necesario cuidar a la naturaleza. En mi propuesta no me he apartado de esto. Lo que he propuesto, es un aporte en favor de la ecología porque se mejorarán las condiciones humanas. Mi formación rotaría me orienta hacia estos principios.

Cuidemos nuestro planeta Tierra. Seamos optimistas y eficientes y avancemos.

TIM
y s u s
Clínicas del Sol

DE LAS FALKLAND A LAS MALVINAS

CARLOS ALBERTO LOUGE

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL 757

El capitán de navío **Carlos A. Louge** realizó estudios de Ciencia Pol itica en la U EA y de Comercio Exterior. Agregado Naval en la República Oriental del Uruguay en el periodo 1982-1983.

Comandante de varias unidades de la Flota de Mar. En la actualidad se desempeña en actividades privadas vinculadas con el quehacer marítimo.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993
CDU (829.1/2)
Recibido: **3 de noviembre de 1993**

artículo de Alan Walters, publicado en La Nación el 17 de julio último presenta facetas por demás interesantes, en especial si se tiene en cuenta la condición de asesor de Margaret Thatcher de su autor.

No es posible saber con precisión cual es la intención última que alienta dicho artículo. Lo que sin dudas merece es un meditado análisis y también un poco de reflexión y memoria histórica.

La relación anglo-argentina ha sido históricamente muy particular, comparable con muy pocas o ninguna de las mantenidas por la Argentina con otras naciones por su trascendencia y gravitación.

Para nosotros, nación joven, desconocer la participación británica en nuestro devenir, es como omitir una parte sustancial de nuestra vida independiente con sus luces y sus sombras, para bien o para mal, constituye una referencia obligada, por demás evidente, y pretender ignorarla o tan sólo minimizarla, implica un forzamiento de la realidad histórica, que como todo acto arbitrario, genera distorsiones en las percepciones y comportamientos, que a la larga o a la corta, terminan afectando los mismos intereses que se procura proteger.

Todo esto sea dicho teniendo a la vista que Gran Bretaña rara vez ha confundido su verdadero interés nacional, sosteniéndolo históricamente con un pragmatismo y una energía tan particulares, que bien se merece calificarlos como ortodoxamente heterodoxos. Tratándose de las relaciones con el Reino Unido pensamos que éste es un concepto central.

No obstante, en el caso concreto de las Malvinas, se observa que su tratamiento durante las décadas precedentes a 1982 ha padecido de un cierto grado de inadvertencia británica, producto quizá de una percepción política tendiente a considerar determinados acaecimientos en el hemisferio meridional con una particular y anacrónica displicencia imperial, que el hecho de armas, más allá de su resultado, contribuyó a conjurar, al menos en esta región.

Debemos convenir sin embargo, que para la gran política inglesa, hasta esa fecha enfrascada en la tensa problemática mundial de esta segunda mitad de siglo, la cuestión Malvinas era prácticamente inexistente. Aparecía periódicamente debido a un reclamo argentino sobre unas lejanas e ignotas islas perdidas en el Atlántico Sur llamadas Falklands, tema que para ellos, en términos políticos, apenas si superaba el nivel casi folklórico de un repetido ritual de la diplomacia argentina.

Para nada veían en el reiterado reclamo algo que pudiera empañar las importantes relaciones y entrecruzados intereses

de variada índole que desde antiguo alentaban su relevante presencia en el Río de La Plata, donde su impronta ha calado más hondo de lo que muchos advierten o se deciden a aceptar. Guste o nó, lo apuntado constituye un dato de la realidad y como tal debe y debió ser considerado, bajo el riesgo, en caso contrario, de caer en peligrosos voluntarismos, severamente penalizados en el orden internacional.

Aunque transitoriamente opacado, Gran Bretaña no ha abandonado nunca su idea de mantener un rol importante en su relación con la Argentina, guardando al respecto la íntima convicción de que ésta ha sido altamente beneficiosa en ambas direcciones, más allá de los momentos y episodios, a veces encarnizados, que han signado su ya larga vinculación.

La relación anglo-argentina

La situación europea a principios del siglo XIX, le permitió a Gran Bretaña emerger como potencia predominante. Apoyada en esta circunstancia, busca concretar su vieja aspiración de hacer pie en el Plata. Al efecto, realiza las invasiones de 1806 y 1807 cuyas consecuencias son conocidas: derrota militar británica, aliento a las ideas independentistas criollas y subsiguiente apertura al comercio inglés y con ello a su influencia y su cultura.

El arribo a Buenos Aires, a bordo de la *George Canning*, de San Martín, Alvear y Zapiola en 1811, no es un hecho casual. Tampoco lo es que concretada la independencia de Chile, lord Cochrane comandase la flota argentino-chilena que traslada el ejército expedicionario al Perú, circunstancia que luego contribuiría a abrir las puertas del Pacífico sudamericano al comercio inglés, corroborando una vez más, aquello de que el comercio sigue a la bandera.

La ciclópea obra de Rivadavia (y también de Sarmiento) mentor de cuanta institución significativa de nuestro país existe hoy, no es ajena al crédito de la Baring Bros, importantísima institución financiera británica quebrada 70 años después a consecuencia de la crisis económica argentina de los 90.

Los circunscriptos beneficios que el país obtuvo de este vínculo durante las turbulencias del período rosista, no pueden atribuirse exclusivamente al Reino Unido. Ambas facciones internas, entonces en feroz pugna, procuraron alternativamente granjearse su apoyo, y la diplomacia británica, con clara visión de sus intereses, sacó provecho de la circunstancia.

El Imperio, que al efecto mantuvo en el estuario una presencia naval ininterrumpida entre 1810 y 1852, no vaciló, llegado el caso, en violar principios de interpretación bastante flexibles para la época, como eran la soberanía nacional y la no intervención, aprovechando de un país dividido por sus luchas intestinas, sin límites territoriales precisos, con un gran desconocimiento de sus recursos y enormes dificultades para alcanzar el proyecto de vida en común que buscaba concretar. Que Gran Bretaña no haya avanzado más en sus pretensiones, siendo la primera potencia de la época, no es escaso mérito para los gobiernos del momento.

Pese a tantos vaivenes políticos, el período rosista no fue totalmente negativo para la relación bilateral. El comercio, aunque limitado, se mantuvo activo y con él todos los beneficios que llevaba implícitos. La prolongada residencia de Rosas en Inglaterra, luego de su caída, así pareciera indicarlo.

La usurpación de las Malvinas en enero de 1833, entonces bajo clara y efectiva jurisdicción argentina, se inscribe en otro contexto. Responde a un planteo estratégico global británico, en procura del control de un importante paso interoceánico y está desvinculado de su presencia en el Plata, sin perjuicio de su eventual aprovechamiento.

Objetivamente, avala esta tesis la simple observación del nulo grado de dominio y control que a la fecha ejercía la Argentina sobre su costa atlántica al sur de Patagones, abso-

lutamente inexistente hasta fines del siglo XIX, toque le impedía de hecho neutralizar cualquier intento de asentamientos extranjeros en su litoral patagónico y fueguino.

No es esta una justificación del atropello inglés; tan sólo pretende ser la descripción realista de una situación preexistente, que de entonces a ahora en poco hemos modificado, o acaso, ¿la actual densidad demográfica de 0,5 habitante por km² en Santa Cruz o el vacío de presencia argentina en nuestro mar, no constituyen una invitación a ocupar lo que la desidia e indiferencia de sus dueños no usa ni cuida? ¿Hasta cuándo creemos que la legalidad de nuestra posesión acompañará su legitimidad en un mundo necesitado de espacios para descomprimir presiones en diversas regiones del orbe?

No puede desconocerse que nuestro crecimiento como Nación está íntimamente ligado a partir de la segunda mitad del siglo XIX a nuestra relación con el Reino Unido. No es este el lugar para enumerar los vastos emprendimientos que el capital y la tecnología británicos alentaron, posibilitando nuestro fenomenal despegue que nos coloca al cabo de dicho período entre las primeras naciones del mundo. La lucidez de la tan mentada generación del 80 no hizo otra cosa que reconocer el hecho y aprovecharlo. Nadie se sintió traidor por negociar con el ocupante ilegal de aquellas islas, menos aún, cuando estaba pendiente un arbitraje por la lejana y desolada Patagonia.

Lo prueba un hecho anecdótico y poco conocido. Carlos María Moyano, capitán de fragata y primer gobernador de Santa Cruz, alentado por Piedra Buena, viajó a las islas para estimular el asentamiento de malvinenses en nuestra desierta Patagonia, a la par que importaba de allí el primer ganado ovino de raza. Logró con creces ambos propósitos. Y algo más. En uno de sus viajes conoció a Ethel Turner, agraciada «kelper», sobrina del gobernador inglés, a quien propuso matrimonio. Según relata Juan Hilarión Lenzi, biógrafo de Moyano, la joven viajó a Santa Cruz acompañada de su tío, el gobernador inglés, donde en 1886 se celebró la boda.

Los intereses de los EE.UU.

Ya entrado el siglo XX la relación anglo-argentina es intensa, aunque no fácil, principalmente en tos aspectos comerciales y financieros. La relación política no le va en zaga. La neutralidad argentina en ambas guerras no es cuestionada por Gran Bretaña, en particular durante la segunda, donde la posición argentina es enérgicamente defendida por Winston Churchill ante las presiones de tos EE.UU., que buscaban consolidar en torno suyo al hemisferio, mientras el Reino Unido veía comprometidos sus abastecimientos si la Argentina se incorporaba al conflicto.

Como es sabido, la crisis del 30 y la pérdida gradual de influencia que sufre Inglaterra al finalizar la Primera Guerra, acentuada al término de la segunda, no serán ajenas a nuestro manifiesto retroceso interno e internacional. El desconcierto generado por tal vacío no será extraño a la aparición entre nosotros de tendencias aislacionistas y de autosuficiencia, que a caballo de otros complejos fenómenos locales, políticos y sociales, aún subsistentes en parte, traerán como corolario, una situación internacional extremadamente débil para la Argentina.

Nuestras diferencias políticas con tos EE.UU., nueva potencia emergente, son de larga data y no fueron ajenas a nuestra desubicación al finalizar la Segunda Guerra. Se arrastran desde 1831, fecha del atropello de la fragata Lexington, precisamente en las Malvinas, hecho aún pendiente de disculpa oficial por dicho país, y que en su momento motivó la suspensión de las relaciones diplomáticas por 10 años, pese a la infructuosa misión que por encargo de Rosas, encabezara Carlos M. de Alvear en 1835 para reanudarlas.

Reestablecidas años después, no se caracterizaron ni por su intensidad ni por su cordialidad. En más de una oportunidad la relación con la Argentina constituyó un escollo para la política continental norteamericana así como para la relación anglo-estadounidense. Claro está, se jugaban intereses sustanciales

en el sur de América, y la Argentina, pese a sus continuos reclamos, no estaba dispuesta a opacar su vital relación con el Reino Unido, favoreciendo a tos EE.UU., mediante el endurecimiento del tema Malvinas.

Asumido el liderazgo de occidente por los EE. UU. a partir de 1945 y anunciado en la década del 50 por el Reino Unido su repliegue al oeste de Suez, la alianza anglo-americana se consolida, constituyendo la conocida y tan mentada relación especial, hecho que para nosotros implica el acentuamiento de nuestro ya iniciado ostracismo internacional.

El nuevo esquema político no altera a! geoestratégico preexistente y las Malvinas continúan con su rol de control del pasaje interoceánico en el Cabo de Hornos y de proyección de poder hacia la Antártida.

Pese a su anunciado repliegue, Gran Bretaña no podrá transferir la soberanía maivinense a la Argentina por la escasa confiabilidad que ésta merece a los EE.UU., ni podrá arrendársela o darles facilidades como en Ascensión, Diego García u otros puntos, por la segura complicación que ello traería aparejado a los EE.UU. en su relación con Latinoamérica. Así las cosas, desde un punto de vista estratégico, no quedaba otra opción que la permanencia británica en las islas.

Vistas con esa óptica y dentro de un marco bipolar de enfrentamiento EE.UU.-URSS, se explican muchas de las alternativas más recientes en la secular disputa anglo-argentina. Queda claro entonces que la satisfactoria solución del conflicto no pasa sólo por Buenos Aires y por Londres.

La aparición del hecho nuevo

Para colmo se ha incorporado en años recientes un ingrediente que ha renovado el interés británico y multiplicado la ansiedad argentina.

Este ingrediente económico representado por la pesca, pero en especial por el hallazgo de una prometedora cuenca petrolífera en la zona, introduce en el escenario un elemento inesperado años atrás, pero que de aquí en más condicionará en forma determinante la marcha de la negociación.

La caída del muro de Berlín y la casi inevitable internacionalización de la Antártida han mermado, en buena medida, la importancia estratégica a nivel global de las islas. La significación de éstas ha pasado a ser fundamentalmente económica y en la disputa están enfrentados dos viejos socios que vienen, como se ha mostrado, de una más que centenaria relación, que vista en escorzo, con sus valles y sus cumbres, ha resultado más que fructífera para ambos.

En el nuevo cariz del diferencio, el derecho y la geografía están del lado argentino. La posesión efectiva y la tecnología del lado británico. Gran Bretaña sabe que puede sacar unilateralmente el petróleo pero a un elevado costo político, mientras que la Argentina, si desea explotar la cuenca maivinense, no podrá prescindir de capitales y tecnología de los que no dispone. Quedan así planteados los nuevos términos del diferendo.

Ahora bien, al momento, ¿existe mayor experiencia en la explotación de cuencas submarinas que la adquirida por los ingleses en sus yacimientos del Mar del Norte? Difícilmente, y además, tienen capitales o los pueden conseguir.

Si el antiguo *Animus Societatis* no ha sucumbido (así parecen demostrarlo hechos recientes), no es descabellado alentar esperanzas por ese lado.

Un acuerdo de esa índole consultaría genuinamente el «interés» de los «kelpers» según sostiene la tesis argentina, y es dudoso que se interprete que no atienda sus «deseos», como postulan los británicos. Obviamente el marco indispensable para un acuerdo de este tipo no puede ser otro que el

reconocimiento de la plena soberanía argentina, con todas las garantías, plazos y modalidades que las circunstancias aconsejen.

Es en este nuevo ámbito donde adquiere relevancia el artículo periodístico mencionado al principio.

Al efecto, el canon a la pesca y las regalías petroleras con un régimen similar al imperante en las provincias argentinas, podrían contribuir a las indemnizaciones que propone Walters, amén de constituir recursos genuinos para el sostenimiento de las islas.

Si los acuerdos así alcanzados no llegaran a satisfacer a algunos isleños, la indemnización para quienes no deseen quedarse no tiene nada de indigno para ninguna de las partes. Bien lo valen las Malvinas y no debería sorprender que más de un particular se ofrezca en la Argentina para contribuir financieramente al evento, como gesto patriótico o simplemente como forma de ingresar empresariamente en el negocio. Ambos criterios son válidos y merecen ser considerados, en la inteligencia, claro está, de que nos convenga que los «kelpers» se vayan.

La Argentina, para el caso, será así absolutamente coherente con su posición cuasi doctrinaria de atender sólo los intereses y no los deseos de los malvinenses. Si es preciso consultar los deseos de éstos, tal tema es exclusivo problema británico, pues si como sostienen, ello es determinante para su accionar, la probada capacidad de persuasión que históricamente ha evidenciado la rubia Albión, deberá hacer lo suyo.

Es pertinente acotar aquí, que una solución de este tipo debería aventar posibles desconfianzas estratégicas de algún tercero preocupado, ysi las cancillerías de ambos países actúan con la destreza que las ha caracterizado, poco necesarias resultarán otras modalidades asociativas, hoy lanzadas a la consideración pública, dado que éstas conllevan para nosotros una cuota de riesgo, al subyacer rampante en ellas, la inaceptable «autodeterminación», germen de futuros conflictos.

Se trata por otra parte, de esquemas que están alejados de una problemática muy concreta, en la que no es difícil que coincidan los legítimos intereses de la mayoría de los 33 millones de habitantes continentales del Atlántico Sur con los 58 milllones de isleños ribereños del Canal de la Mancha. Ambos tienen bien en claro que es su sangre, y sólo la de ellos, la que se derramó en Malvinas y eso es algo que toda nación que se precie sabe que debe honrar.

Finalmente podemos señalar a modo de síntesis que independientemente de los altibajos de la prolongada vinculación anglo-argentina, inversiones y buenos negocios han seguido casi secuencialmente a los enfrentamientos armados, más allá de la suerte de las armas. Nada obsta entonces, para que tal tendencia se mantenga en el caso de nuestras islas australes, el único territorio argentino que ha sido objeto de ocupación efectiva por parte de Gran Bretaña a lo largo de esta tan variada como particular relación.

Por ello pensamos que el artículo de Alan Walters tiende líneas interesantes para explorar, buscando el camino que, de a poco, permita que las Falkland retomen el nombre que siempre les correspondió.

COMENTARIOS SOBRE LA CRECIDA DEL AÑO 1992 EN LOS RIOS PARANA, PARAGUAY E IGUAZU

RAUL FRIEDMAN

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

El ingeniero **Raúl Friedman,** es argentino y egresado de la Escuela Industrial y de la Universidad Tecnológica Nacional, con los títulos de Técnico Mecánico e Ingeniero en Construcciones Mecánicas.

Desempeñó funciones en la Secretaría de Estado de Obras Públicas, Yacimientos Carboníferos Fiscales, Secretaría de Estado de Obras Públicas, Chrysler Fevrey BassetS.A., Dear Sea Works (Israel) y Seoane Cánepa y Cía.

Asistió a diversos congresos sobre temas de su especialidad y publicó varios trabajos relacionados siempre con la problemática de la navegación en nuestro litoral fluvial.

Ha participado en varios cursos sobre la misma temática en el país y en el exterior.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y *diciembre 1993*

CDU 551.48(282.28)
Recibido: 18 de junio de 1993

La observación y registro de las alturas hidrométricas en los ríos navegables es la herramienta básica para la preparación de los proyectos de dragado y mantenimiento de la señalización.

El régimen normal del río Paraná (tramo argentino), define un período de crecida entre los meses de enero y abril y de estiaje entre los meses de agosto y noviembre. Existe un período intermedio entre los meses de junio y julio en que experimenta una elevación del nivel de las aguas denominado «repunte del pejerrey».

El régimen normal del río Paraguay tiene un período de aguas altas que va de abril a octubre y el de estiaje entre noviembre y marzo.

El otro tributario principal, el río Iguazú presenta una periodicidad muy marcada en su crecimiento entre los meses de febrero a marzo y octubre a noviembre; suele haber repuntes en los meses de junio y julio.

Es de hacer notar que lo antes descripto tiene en cuenta a los ríos en régimen permanente, es decir, sin obras de regulación.

Va de suyo que las alteraciones en las cuencas imbríferas por obra del hombre tienden a cambios de comportamiento de los ciclos hidrológicos, (ingeniero Raúl Friedman El río Paraná. Comentario sobre los ciclos hidrológicos del período 1971-1988), exp. N^2 200859/89, XIV Congreso Nacional del Agua (Córdoba 1990).

Escenario de la crecida

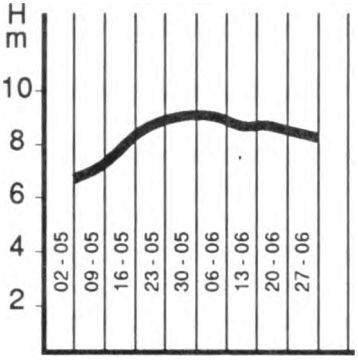
Río Paraguay

La primera estación que se observa desde nuestro país, es la de Puerto Pilcomayo (km 1615) y durante el mes de marzo comenzó a registrarse una crecida sostenida que culminó el 6 de junio en 8,80 m, este nivel en Puerto Pilcomayo corresponde al récord histórico.

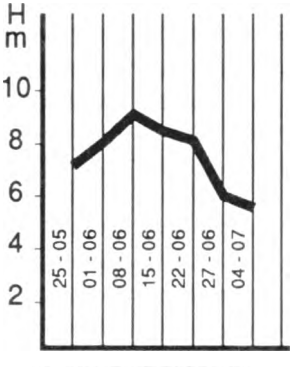
Las aguas se mantuvieron en dicha escala durante el año, por encima de los 6,00 m.

Lamentablemente no se recibieron informaciones de la cuenca superior bajo la soberanía de las Repúblicas del Paraguay y Brasil.

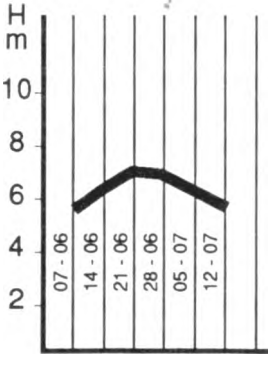
Comentarios sobre la crecida año 1992



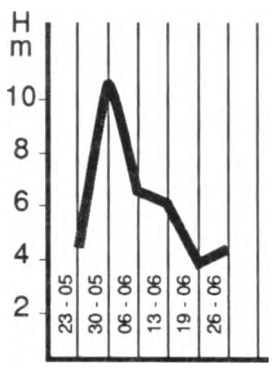
PILCOMAYO



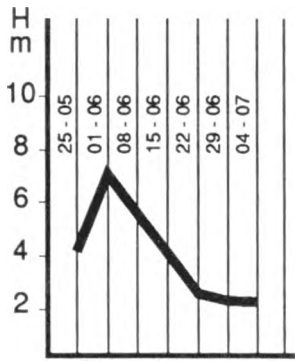
CORRIENTES



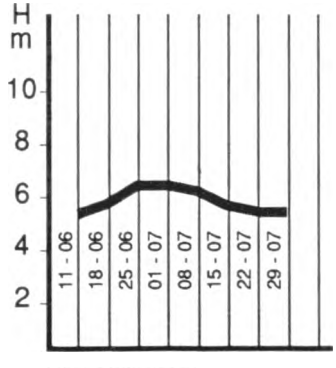
PARANA



ANDRESITO



POSADAS



ROSARIO

Río Iguazú

En este río, las lluvias que se producen en su cuenca rápidamente se manifiestan en las alturas hidrométricas y así en la escala de Comandante Andresito (km 133) con alturas medias del orden de 1,00 m se llega a 11,81 m el 30 de mayo.

Aquí también es de hacer notar que no se tiene información sobre las lluvias en su cuenca imbrífera y sobre el manejo de la red de represas que lo convierten de hecho en un río de régimen impermanente.

Río Paraná

La primera estación de observación de alturas de aguas en nuestro territorio, corresponde a Puerto Iguazú (km 1927), no es confiable como referente, atento a que de acuerdo al Tratado Tripartito (Argentina, Brasil y Paraguay) las variaciones altimétricas pueden llegar, medidas en esa escala a: 2,00 m por día y un máximo de 0,50 m por hora.

Aguas abajo, Puerto Posadas (km 1583) es la primera estación con la curva de descarga Q=f(H) ajustada; en ella, la crecida llegó a su límite superior el 1° de junio con 6,88 m y un caudal de 48800 m3/s (suma los caudales de los ríos Paraná e Iguazú).

La otra estación con una curva fiable es la de Corrientes (km 1208), donde la crecida llegó a su máximo el 8 de junio con 8,64 m y con un caudal de 56300 m^3 /s.

Para la escala de Puerto Paraná, la crecida culminó el día 21 de junio con 6,89 m.

Finalmente en Puerto Rosario (km 420), la máxima se registró el día 25 de junio con 6,27 m (récord histórico).

En el gráfico N° 1 se muestra el desarrollo de la crecida y la ubicación de las estaciones hidrométricas citadas.

Tratamiento de la Información potamométrica

Diagramas del movimiento medio anual en el río Paraná

Con las alturas hidrométricas diarias del año 1992 se prepararon diagramas en las escalas de; Posadas (Gráfico N° 2), Corrientes (Gráfico N° 3), Esquina (Gráfico N° 4), Paraná (Gráfico N° 5) y Rosario (Gráfico N° 6).

Los diagramas fueron superpuestos, a título comparativo, sobre tos correspondientes al período 1971-1988.

Alturas hidrométricas y caudales

Como se manifestó anteriormente, sólo se cuenta con valores de caudales confiables en Posadas y Corrientes y de ambos valores, se podría inferir cual fue el aporte aproximado del río Paraguay.

Corrientes	56300 m3/s
Posadas	48800 m^/s
	Dif.: 7500 m^3/s

Debe considerarse que el caudal medio anual del período 1971 -1985 frente a Asunción fue del orden de tos 3200 m^3/s. Si se toma el promedio de los meses de junio, Q=3900 m3/s.

El valor de 7500 m3/s es orientativo pues debe tenerse en cuenta que cuando el río Paraná mantiene alturas de carácter extraordinario remansa al río Paraguay y que, recién éste podría escurrir normalmente cuando bajan las aguas del río colector, con lo cual tos caudales erogados pudieron ser mayores al citado.

En lo que hace a las máximas registradas frente a Rosario, debe tenerse en cuenta que se produjeron intensas lluvias en el tramo que va desde Corrientes a Santa Fe y que de tos ríos que afluyen al río Paraná, no se tienen estudios sostenidos sobre su régimen de escorrentía y por ende de sus aportes.

Efectos de la crecida

Sobre los asentamientos

La importancia y factibilidad de que una crecida se convierta en catastrófica depende de dos factores: magnitud y permanencia.

La magnitud de la crecida del año 1992 sobrepasó el nivel de evacuación en todas las ciudades a orillas de los ríos Paraguay y Paraná, bajo la soberanía de nuestro país, pero por suerte a diferencia de lo ocurrido en los años 1982/83 ésta fue de corta permanencia (Gráficos N° 2 a 6).

Los efectos de esta crecida en los asentamientos urbanos y en las explotaciones agropecuarias son temas que correspondería desarrollen las autoridades locales.

Debería estudiarse la implementación de un sistema informático abierto a todas las jurisdicciones, donde consten los efectos que pudieron haber causado las crecidas que llegan a la cota de inundación y los planes a corto, mediano y largo plazo, preventivos y/o correctivos habida cuenta que, no existen soluciones locales del todo válidas.

Efectos en las vías navegables

Durante el período de aguas altas el sistema aparentemente se beneficia pues admite la navegación con embarcaciones de mayor calado, pero se conjugan factores adversos.

Si la crecida es de una recurrencia alta como en este caso, la velocidad de la corriente produce fuerte erosión en las riberas y arrastra una carga de sedimentos acorde, que se irá depositando aguas abajo a medida que encuentre aguas tranquilas.

A partir de que llega la bajante, comienza el depósito que puede llegar a afectar la vía navegable, ya sea por embancamientos o cambios geomorfológicos que pueden producir modificaciones en la ruta de navegación.

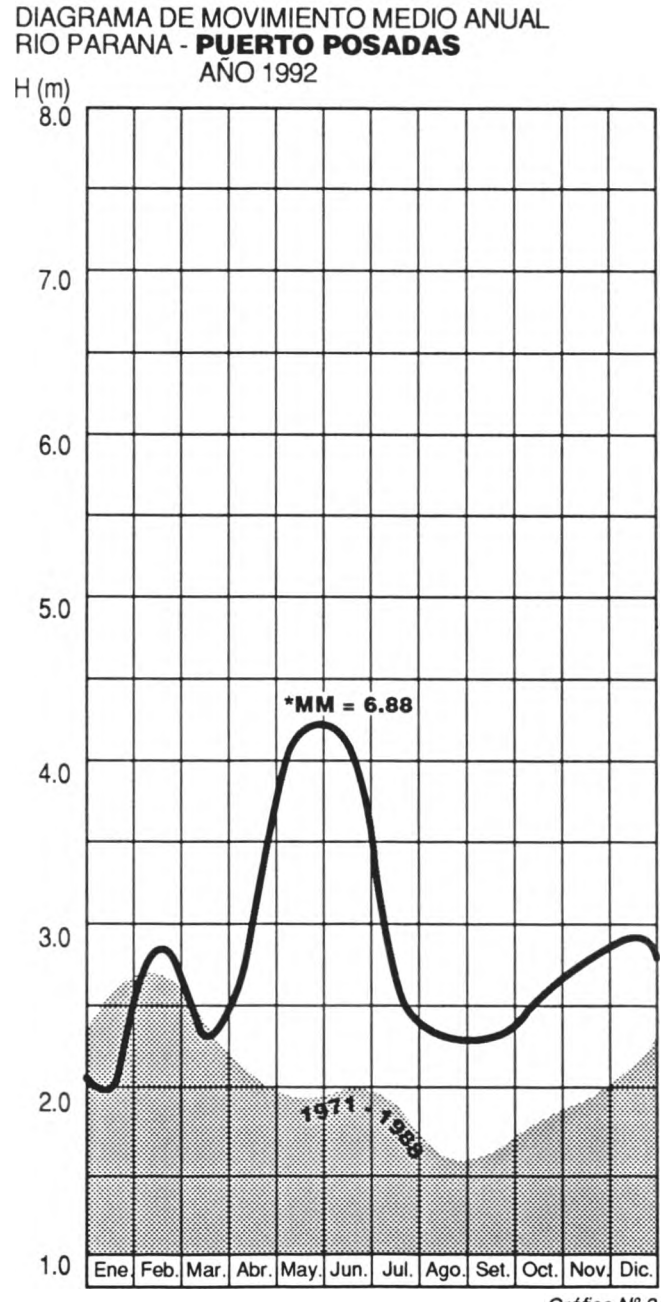


Gráfico Nº 2

DIAGRAMA DE MOVIMIENTO MEDIO ANUAL
RIO PARANA - **PUERTO CORRIENTES**
AÑO 1992

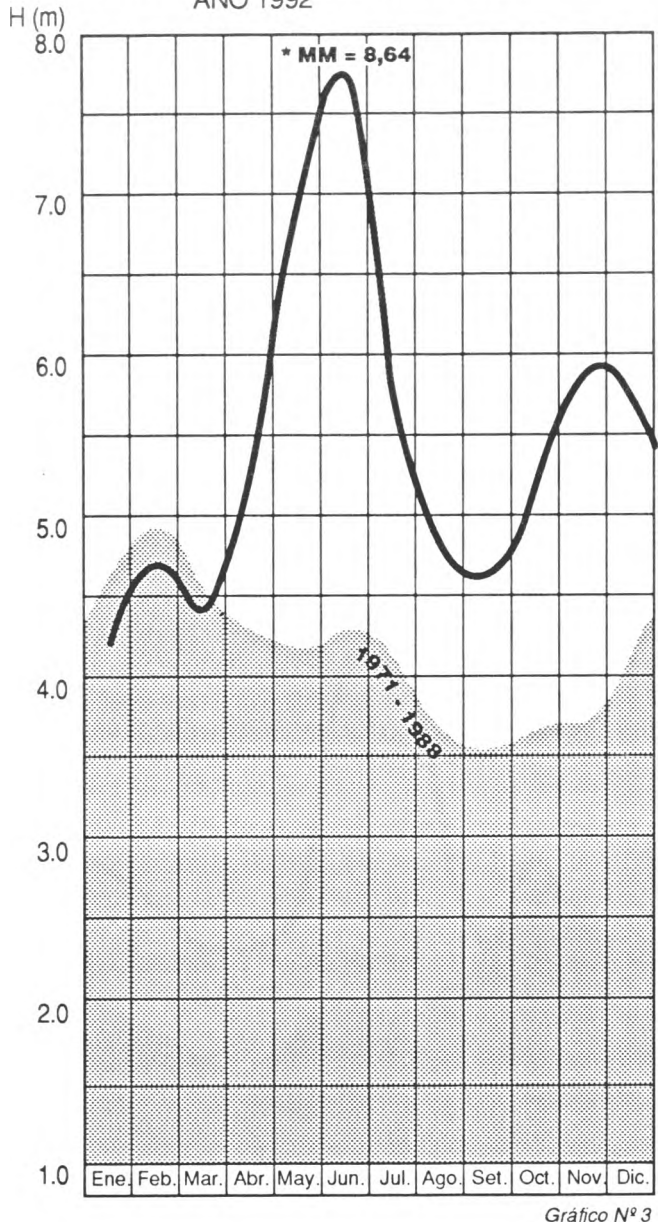


Gráfico Nº 3

DIAGRAMA DE MOVIMIENTO MEDIO ANUAL
RIO PARANA - **PUERTO ESQUINA**
AÑO 1992

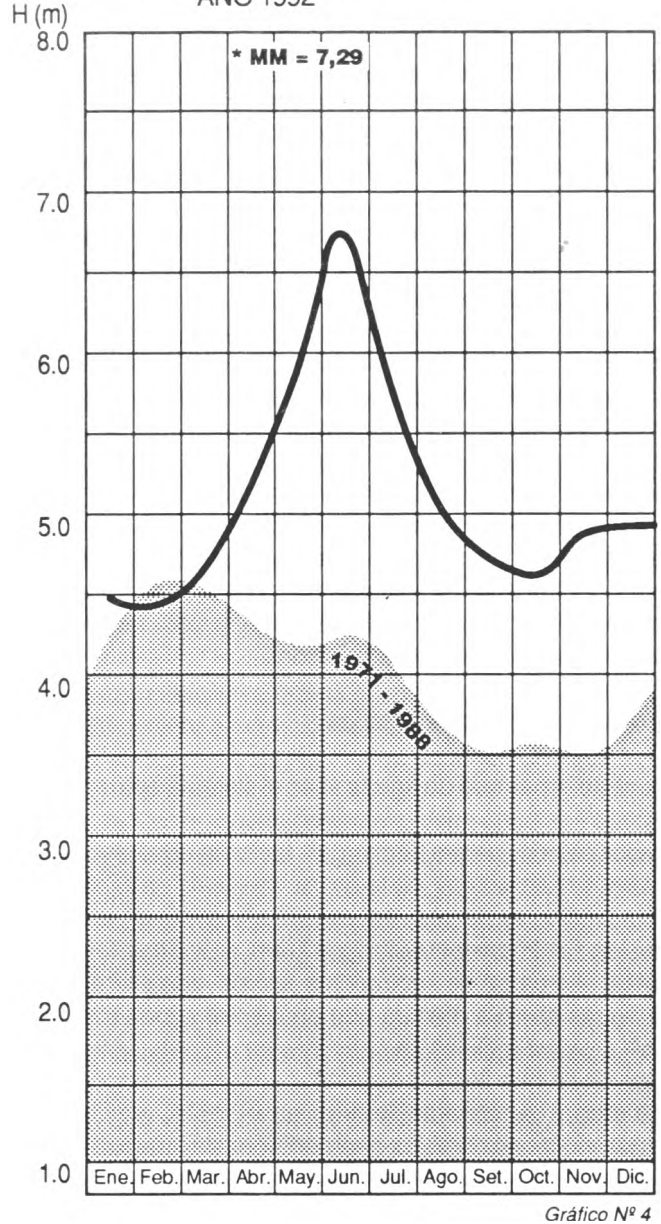


Gráfico Nº 4

DIAGRAMA DE MOVIMIENTO MEDIO ANUAL
RIO PARANA - **PUERTO PARANA**
AÑO 1992

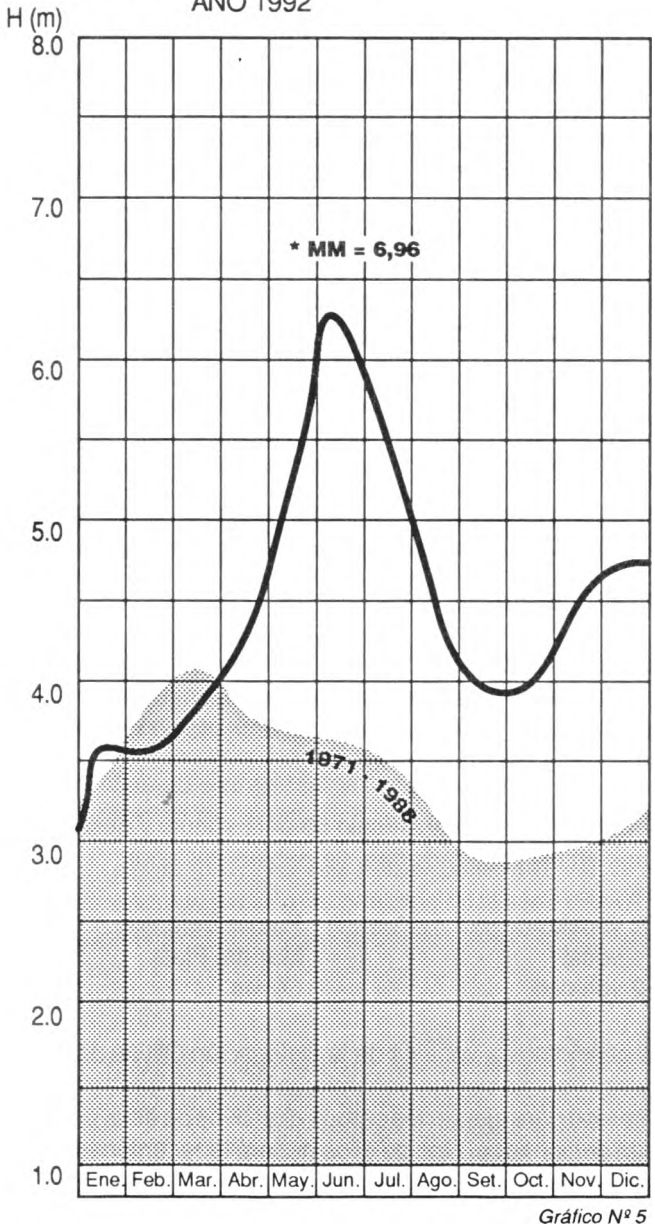
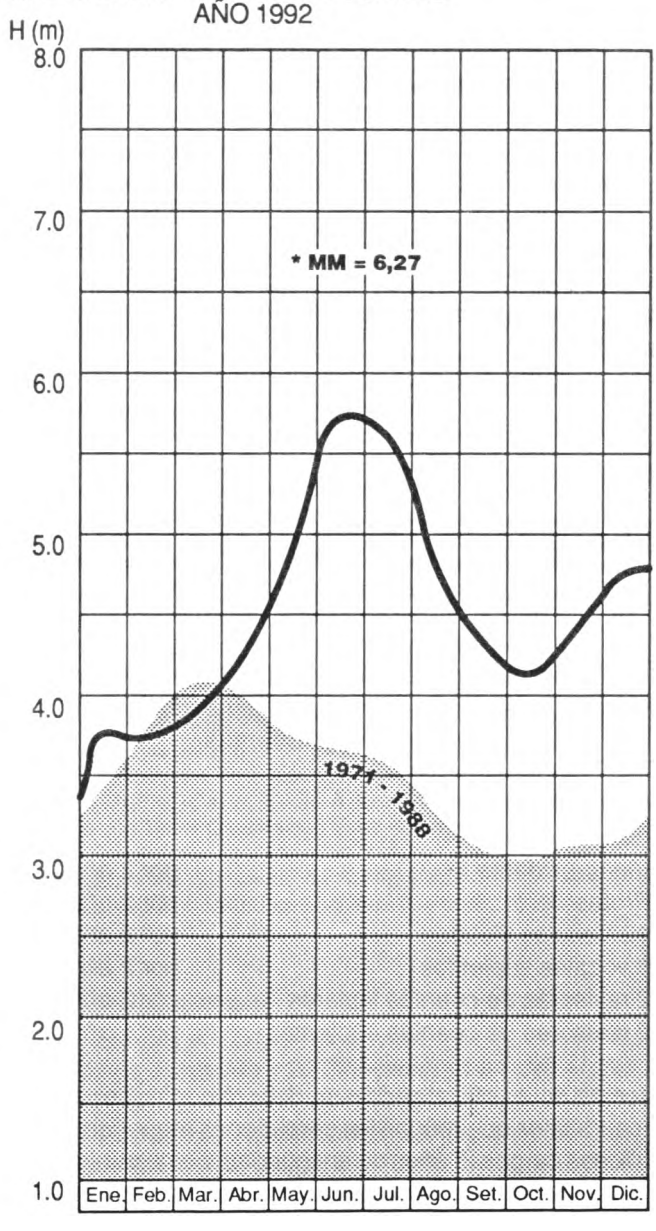


Gráfico Nº 5

DIAGRAMA DE MOVIMIENTO MEDIO ANUAL
RIO PARANA - **PUERTO ROSARIO**
AÑO 1992



Si una crecida ocurre en el período que va de diciembre a abril, coincide con la etapa de máximo desarrollo de la vegetación acuática y se puede producir el desprendimiento de los llamados «camalotales» que, al navegar aguas abajo, causan problemas al sistema de señalización al arrastrar o sumergir boyas.

La crecida del año 1992 coincidió con el «repunte del pejerrey», que si bien como se manifestara fue de magnitud importante, fue de poca permanencia, con lo cual no fueron considerables las necesidades de dragado luego del paso del pico de la crecida, y tampoco los daños en el sistema de señalización.

Donde sí se manifestaron efectos perniciosos fue para el mantenimiento de las profundidades en el Canal Ingeniero Emilio Mitre, al incrementarse como se indicara precedentemente la sedimentación y en el tramo específico que va desde el km 24 al 38 se superó en determinado momento la capacidad de los equipos de dragado disponibles, con la consiguiente disminución de la determinante de 8,50 m (28') y con ello la imposibilidad de continuar el cobro del peaje (Ley N° 22424).

Lamentablemente esta situación se vio agravada por las sucesivas varaduras de embarcaciones que desplazaron incontroladamente el material de fondo.

IGM

RENOVACION DE AUTORIDADES 1994

ASAMBLEA ORDINARIA 1994 - DIA MARTES 27 DE ABRIL A LAS 1730

De acuerdo con las disposiciones estatutarias, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcialmente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas.

Cargos a cubrir

Vicepresidente 2ª	por 2 años
Protesorero	por 2 años
12 Vocales titulares	por 2 años
6 vocales suplentes	por 2 años
2 revisores de cuentas titulares	por 2 años
2 revisores de cuentas suplentes	por 1 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, en la categoría de socio activo), propiciada con la firma de una cantidad mínima de 50 socios con derecho a voto (un año de antigüedad), remitirla a la Presidencia del Centro Naval antes del 1° de marzo de 1994, con el consentimiento de los candidatos y el nombre del apoderado.

A fin de cumplir con el artículo 53 del Estatuto y desarrollar funciones en las Delegaciones, se deberá designar:

2 vocales	Puerto Belgrano
1 vocal	Mar del Plata
2 vocales	Olivos

Los candidatos a vocales de la Delegación Olivos deberán tener conocimiento del funcionamiento de la precitada y disponer de tiempo para ejercer los cargos directivos de ésta, para los que sean designados. Uno de ellos deberá tener antecedentes náuticos.

MUTUALIDAD DEL PERSONAL DE INTENDENCIAS MILITARES
1912.- MUPIM - 1993
81 AÑOS AL SERVICIO DE SUS ASOCIADOS

Beneficios incluidos en el valor de la cuota social:

-Subsidio por Casamiento
-Subsidio por Nacimiento
-Subsidio por Adopción o Reconocimiento
-Subsidio por Fallecimiento
-Subsidio con adjudicación mensual por sorteo para socios.
-Subsidio por cada día de internación en establecimientos asistenciales
-Subsidio por Paternidad o Maternidad
-Subsidio por Familia Numerosa por iniciación de cursos lectivos primarios de hijo/a
-Subsidio por Educación Especializada para hijo/a con problemas físicos y/o mentales
-Subsidio Protección de Bienes de Propiedad del asociado
-Subsidio para Asociados de MUPIM Mayores de 80 años en Situación Especial
-Pago de Haberes por Poder a Pensionistas y Retirados
-Cuenta de Ahorro Mutual Común
-Cuenta de Ahorro Dotal
-Cuenta de Ahorro para Acreditación de Haberes
-Certificados de Ahorro a Término
-Asesoramiento Jurídico
-Gestoría para Asuntos de Competencia Militar
-Servicio de Turismo
-Cobranza de Servicios e Impuestos (M.C.B.A.)
-MUPIM Salud - Medicina Privada, planes C - D - E
-Interconsultas Médicas para casos de Alta Complejidad
-Medicina Preventiva - Prestaciones Médicas Básicas

Beneficios y Servicios que se prestan en condiciones particularmente ventajosas:

-Anticipo de Haberes
-Ayudas Económicas personales, para la salud, la educación, comerciales y para pensiones en trámite
-Ayudas Económicas con Valores en Caución
-Subsidio Colectivo Voluntario con Aporte Personal
-Subsidio con Adjudicación Mensual por Sorteo para Adherentes al Subsidio Colectivo Voluntario con Aporte Personal
-Subsidio por Fallecimiento para Promociones de las FFAA
-Subsidio de Protección a la Familia Militar
-Subsidio Protección por el Término de Vigencia de la Ayuda Económica
-Gestoría para Asuntos de competencia civil
-Servicio Especial de Ahorro Mutual
-Servicios Comerciales
-Seguro automotores
-Revista MUPIM
-Servicio de Salud - Medicina Preventiva
-MUPIM Salud - Sistema de Medicina Prepaga:
Plan A Sistema Cerrado
Plan B Sistema Abierto
-Emergencias Médicas y Asistencia Médica Domiciliaria las 24 horas los 365 días del año
-Venta de Productos Farmacéuticos con 50% de descuento
-Instituto MUPIM «Cnl Int D José A. Crespo».Carreras de Nivel Terciario, con Títulos Oficiales de Validez Nacional:
Analista Programador (duración 2 años)
Analista de Sistemas de Computación (duración 1 año)
Brasil 470/80 (1154) Cap. Fed. Tel.: 304-5488, 26-5580.
Informes de 10 a 20 hs

Mutualidad del Personal de Intendencias Militares

Uruguay 656 (1015) Capital Federal. Tel.: 40-2454, 46-6343/5779.

***Filiales**: Campo de Mayo, Mar del Plata, Córdoba, Mendoza, Bahía Blanca, Punta Alta y 20 **Delegaciones** en todo el país (Misiones, Entre Ríos, Salta, Tucumán, Santa Fe, Rosario, Comodoro Rivadavia, Neuquén, Corrientes, Santiago del Estero, Río Gallegos, La Plata, Jujuy, Formosa, Curuzú Cuatiá, Resistencia, Hospital Militar Central, Dirección de Arsenales, E.M.G.E., Contaduría General de Ejército).*

HOTEL USHUAIA

DE LA DIRECCION
DE BIENESTAR
DE LA ARMADA

- Ubicado en pleno centro comercial. (a dos cuadras de la calle Florida)
- 63 habitaciones.
- 2 suites.
- Servicio de comedor.
- Aire acondicionado.
- Servicio telefónico DDI y DDN desde las habitaciones.
- Música funcional.
- Facilidades alquiler cocheras y uso de lavadero.
- Cajas de seguridad.
- TV opcional.

Avda. Córdoba 350
1054 **Buenos Aires**
Tel. 312-4811/18
FAX 312-4819

PARADOR ALMIRANTE BROWN

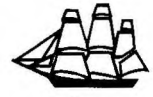
DE LA DIRECCION
DE BIENESTAR
DE LA ARMADA

Ruta provincial Nº 5
5862 Villa del Dique
Córdoba
Tel. 0546-97283/97348
FAX 0546-97283

- Ubicado en **Villa del Dique, Embalse Río Tercero, Córdoba.**
- Sobre Ruta nº 5, a 20 metros de la Estación Caminera ACA, Villa del Dique.
- 64 hectáreas arboladas.
- 1500 metros de costa sobre el lago Calamuchita.
- Pileta de natación.
- Lanchas, botes y veleros en alquiler.
- 9 cabañas y 24 habitaciones.
- Calefacción.
- Salón de TV.
- Restaurante con comidas caseras y regionales.
- DORMITORIOS COLECTIVOS para contingentes de hasta 250 personas.
- Se organizan viajes de egresados con traslado incluido.

En Mar del Plata
Un Estilo Diferente

Hoteles



Planes Promocionales
para temporada 93/94
Consultenos

Antártida y Tierra del Fuego

Dirección de Bienestar de la Armada

Hotel Antártida: Av. Luro 2156 - Tel. (023) 4-5071 / 91-5450 Fax 91-2411
Hotel Tierra del Fuego: Tel. 91-5667/5669
Balneario: Punta Mogotes Nº 3 Tel. 84-2611/2

HOTEL ISLAS MALVINAS

DE LA DIRECCION DE BIENESTAR DE LA ARMADA

- **Ubicado en zona céntrica.**
- **42 habitaciones.**
- **Servicios de comedor.**
- **Música funcional.**
- **Lavadero.**

Avda. San Martín 698
8400 **S.C. de Bariloche**
Tel. 0944-22923/24438
FAX 0944-24438

RECIENTEMENTE MODERNIZADO

CASA CENTRAL - HORARIO DE SERVICIOS

La sede estará habilitada de lunes a viernes de 10 a 21 horas, sábados y domingos permanecerá cerrada.

Ajedrez: Lunes a viernes hasta las 21 horas. Clases: Martes y jueves de 18 a 20 horas.

Baños: Lunes a viernes de 13 a 20 horas.

Bar: Lunes a viernes de 10 a 21 horas.

Biblioteca: Lunes a viernes de 10 a 18 horas.

Bridge: Lunes a viernes de 14 a 20 horas.
Torneos: Martes y jueves a partir de las 16 horas.

Comedor: Lunes a viernes de 12 a 15 horas.
Por la noche permanecerá cerrado.

Consultorio médico: Lunes, miércoles y viernes de 17 a 20 horas.

Consultorio odontológico: Lunes, miércoles y viernes de 15 a 18 horas. Martes de 9 a 13 horas.

Podólogo: Martes y viernes de 15 a 19 horas.

Peluquería: Lunes a viernes de 10 a 20 horas.

Sastrería: Lunes a viernes de 10 a 20 horas.

Sauna: Martes y jueves de 14 a 19 horas.

Secretaría: Lunes a viernes de 10 a 20 horas.

Tesorería: Lunes a jueves de 14 y 30 a 18 y 30 horas.
Viernes de 14 y 30 a 20 horas.
(Los días de pago de haberes de 12 y 30 a 18 y 30 ó 20 si es viernes).

Disciplinas deportivas:

Esgrima: Martes, miércoles y jueves de 19 a 21 horas.

Karate: Martes y jueves de 18 a 19 horas.

Gimnasia: Lunes y miércoles de 18 a 19 horas.

Tiro: Lunes, martes, miércoles y jueves de 14 a 20 y 30 horas.

Actividad cultural: Conferencias y exposiciones todo el año y en las fechas y horarios que se anuncien.

Anexo Centro Naval

La reserva de alojamiento puede efectuarse en.cualquier momento a los números: 322-5143/5311/5393.

Bar: Lunes a sábados de 18 a 24 hs. Domingos de 10 a 13 hs.

Comedor: De 12 a 15 horas y de 20 a 23 horas.

EVOLUCION Y TENDENCIAS DE LOS SISTEMAS NAVALES (VI)

VENTURA J. REVERTER

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL 775

El capitán de navío **Ventura J. Reverter** egresó de la Escuela Naval Militar como guardiamarina en **1951**, se desempeñó en unidades de la Flota de Mar y centros de adiestramiento como oficial, participando de comisiones navales de instrucción en el extranjero.

Realizó el curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval en 1965 y durante 1971 y 1972 fue Agregado Naval Ayudante en Gran Bretaña.

Fue comandante en 1968 del buque oceanográfico Capitán Cánepa, en 1974 de la División Patrulleros y en 1980 de la Segunda División de Destructores, pasó a retiro voluntario en 1981 y a partir de ese año se desempeña como profesor en la Escuela de Guerra Naval.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diembre 1993

CDU **623.4.002.2**
Recibido: **14 de diciembre de 1993**

En el V° informe (BCN N° 768) se exponía sobre la fuerte reducción en gastos para la defensa en casi todos los países del mundo. Las razones venían siendo justificadas por arrastre de la aplastante victoria militar de la coalición de 1991 en el Golfo, contra «el perturbador» (Irak), y la disolución de la URSS años antes.

El mundo creía ir, con EE.UU. a la cabeza, hacia un «nuevo orden mundial», en paz y respeto mutuo.

La realidad que percibimos ahora es distinta, el desorden continúa, y los conflictos se multiplican, apercibiéndonos que la paz debe defenderse y asegurarse blandiendo el poder.

Así comprobamos que muchas reducciones de presupuestos de defensa no son tan grandes, ni tan drásticas; que la venta de armamentos ha aumentado (Rusia encabeza las ventas) y que por razones económicas o de arreglos financieros la industria del armamento no puede parar, y por sobre todo, el *know-how* de la fabricación de tos sistemas de armas no puede ser perdido por ciertos países.

Estados Unidos

El general Colin Powell ha propuesto que en el nuevo presupuesto de defensa se tomen las siguientes medidas de economía:

a) Demorar la entrada en producción del F-22 para el año 2001.

b) Demorar, sin término, el proyecto de un avión de caza/ataque multi-misión.

c) Cancelación del proyecto del avión de ataque AF de la Navy y postergación de la modificación del AF 18 para modelo E/F.

d) Extender al Ejército la obligación de dar apoyo, mediante el lanzador de cohetes de 155 mm («MLRS»), a la Infantería de Marina.

e) El Comando del Atlántico, que era de la Navy, será Conjunto.

f) Hacer Conjuntos los métodos de apoyo de fuego aéreo a las operaciones terrestres.

g) El avión AWAC, E-6A de la Navy será el avión y puesto de Comando Conjunto Aéreo de las Fuerzas Estratégicas y será piloteado por aviadores navales.

Rusia

No ha disminuido la calidad de su flota de submarinos y ha reemplazado durante 1992/93 a 5 submarinos, 3 de ellos nucleares.

Según fuentes de inteligencia europea continúan las prácticas de aterrizaje y decolaje en el mar Blanco en el portaaviones *Kuznetzov* con aeronaves SU-27 Flanker. Asimismo continúa el desarrollo de nuevos modelos de submarinos y la construcción de 16 unidades de superficie.

Gran Bretaña

Se construirán 18 DD del Tipo 23 clase «Duke». Existen planes para comenzar en el año 2000 los DD de defensa AA con Francia e Italia, con el proyecto de hacer 12 para UK; 2 para Francia y 2 para Italia y que tendrán alrededor de 6.500 ton. Parte de estos buques reemplazarán a la clase 42 que pronto comenzará a ser radiada del servicio. Para comienzos del siglo XXI Inglaterra tendrá:

12 DD de defensa AA
18 DD 23
16 DD 22

Todos tos clase 21 y «Leander» serán radiados. Las bombas atómicas anti-submarinas serán desembarcadas pero no desarmadas, pues son las únicas capaces de combatir a tos submarinos clase «Alfa» y «Sierra» a grandes profundidades.

Los 4 submarinos convencionales Clase «Upholder» recién terminados, han sido ofrecidos en venta.

Portaaviones

Portaaviones *Chakkrlnaruebet*

Ordenado por Thailandia a España, astillero Bazán; es un modelo de características muy similares al *Príncipe de Asturias.* Su costo será de 540 millones de dólares y estará listo en 54 meses a partir de 1992. Las mejoras del modelo español son las siguientes: tendrá dos ejes de propulsión con igual sistema CODOG por eje, lo que duplica la potencia de su planta propulsora, dándole una velocidad máxima de 26,4 n y de crucero de 16,8 n.

El hangar será similar, para 18 aeronaves Harrier/Sea King; tendrá 2 ascensores laterales de 20 ton y dispondrá de radares 3 D y antimisiles y un equipo completo de CME/CCME.

No está claro qué cañones de defensa aérea tendrá, aunque se ha dispuesto que contenga lanzadores verticales de misiles anti-misiles.

Portaaviones *Varyag* (Rusia)

A pesar de las demoras en su construcción, prácticamente suspendida en un 50 %, hay varios países interesados en su compra, para su terminación con asesoramiento ruso. Este buque de 65.000 ton está aún en Ucrania, la que participa de las negociaciones con China, India o Indonesia, a un precio terminado, y con aviones SU-27 Flanker, de 2.400 millones de dólares.

Han surgido inquietudes en los países del Pacífico. (Foto 1).

Botadura del primer portaaviones nuclear francés *Charles de Gaulle* (Foto 2)

Sigue el reemplazo de portaaviones norteamericanos

La renovación de portaaviones norteamericanos continúa sin pausa.

Esto significa la disminución del número en servicio (10-12) con la disminución consecuente de antigüedad de vida promedio, y el aumento del número en reserva.

En construcción se encuentran 3 PAA nucleares: el SVN-73 *George Washington,* SVN-74 *John C. Stennis* y el SVN-75

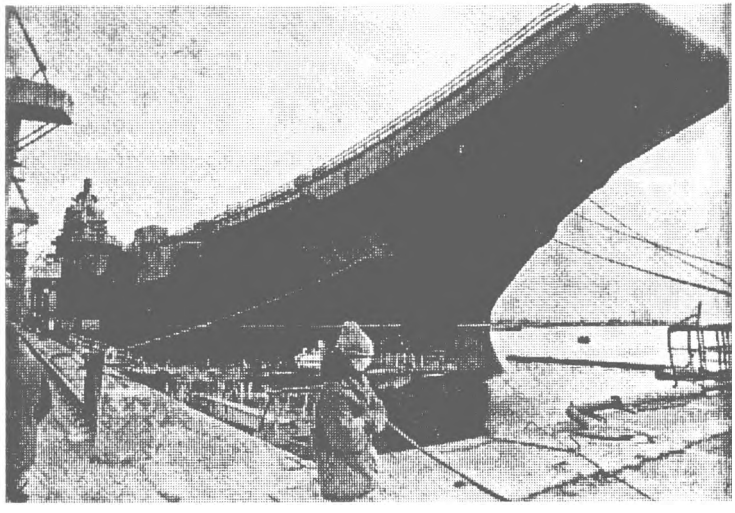


Foto 1

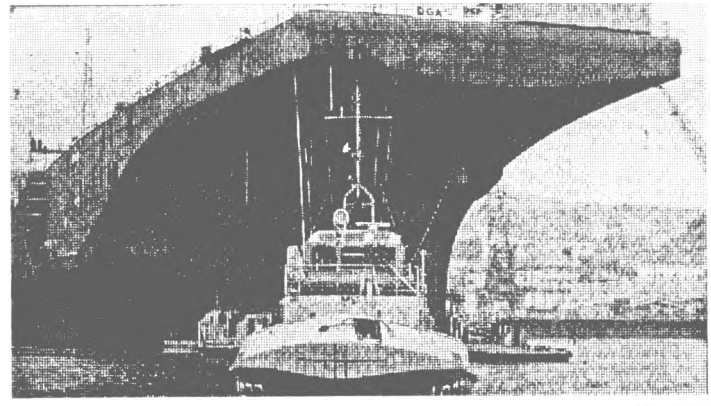


Foto 2

United States. El Congreso ha autorizado recientemente la construcción del SVN-76, en Newport News Shipbuilding. Esta autorización demuestra, a pesar de la época de recesión, la importancia de las tareas de los portaaviones en su política de control mundial de los intereses americanos.

Destructores

Alemania

Ha botado en agosto de 1992 la primera de las nuevas fragatas F-123 clase «Branderburgn». Sus características fueron detalladas en el Boletín del Centro Naval N° 760 y N° 765 y constituyen un grupo de 4 unidades que reemplazarán a la clase «Hamburg» y finaliza, en los hechos, el proyecto de la fragata NATO/90. (Foto 3).

Brasil - Clase «Niteroi»

Están llevándose a cabo negociaciones con el Grupo de Ingeniería de Yard (UK) para modernizar los 6 DD MK 10 adquiridos en 1970. El IKARA está fuera de servicio en todos los usuarios del mundo y se estudia su reemplazo por otra arma A/S.

El cañón 4,5 MK 8 sigue presentando dificultades.

Se actualizará el sistema de misiles M-M, pasándose posiblemente a tos MM 40.

Está en estudio reemplazar el obsoleto sistema Sea Cat con Vulcan Phalanx o Sadral.

El CAAIS, sistema de control digital de Ferranti, será actualizado y se colocarán nuevos sistemas de CME, posiblemente itálicos; algo similar ocurrirá con su radar de Control Tiro.

Los 6 buques se modernizarán en Brasil.

Grecia

Ha adquirido 3 FF clase «Kortenaer» más a Holanda, con lo

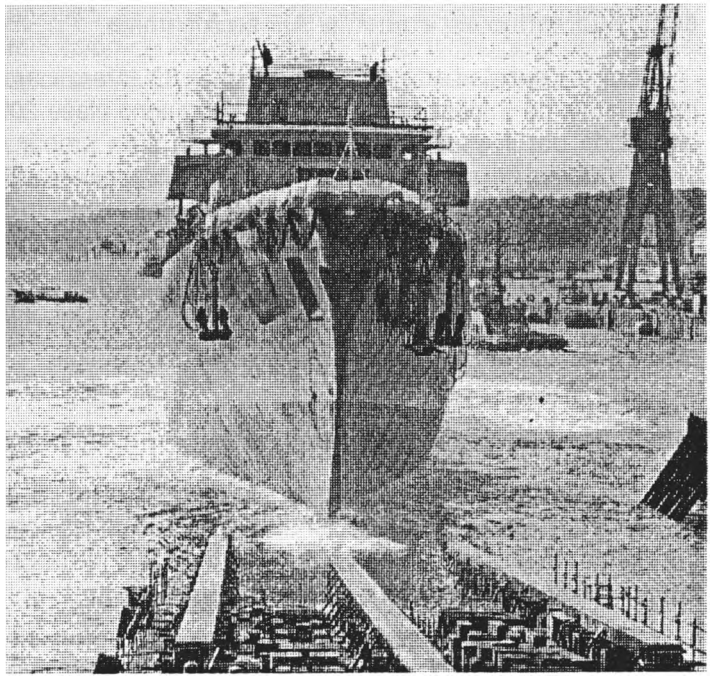


Foto 3

cual ese país se reserva sólo las 4 de esta clase con Goal Keeper. Grecia quedaría con los siguientes destructores: 5 clase «Kortenaer», 4 clase «Meko 200» y 4 clase «Adams».

Modernización de los DD clase «Ticonderoga» (EE.UU.) de defensa AA

Al variar la estrategia naval norteamericana se debieron volcar nuevos esfuerzos en la investigación y desarrollo para permitir que los DD mencionados dispongan de la capacidad de defensa contra misiles balísticos, tales como debieron proceder con los PATRIOT para batir los SCUD.

La US Navy ha recibido 40 billones de dólares para perfeccionar el sistema AEGIS y su radar SPY-1 A, para aumentar las performances de guiado y control. El misil Standard se pasará a Block IV y luego se le adosará el misil LEAP (Light Weigh Exatmospheric Project), con energía cinética suplementaria.

Submarinos

Unidad de control de submarinos

La Navy y la Darpa están investigando la formación de un grupo autónomo de control de submarinos en aguas poco profundas, llamado ADS (Advanced Deployable System) para el control de existencia de submarinos en aguas poco profundas, tales como los «Kilo» de Irán.

El equipo será de control remoto, con varios meses de autonomía, detección electro-magnética, acústica y sistema de transmisión de datos.

Modernización de los submarinos clase «Oberon» de Chile

Chile negocia con Ferranti la modernización de los equipos de control tiro de sus submarinos clase «Oberon» mediante una compañía mixta (SISDEF) que instalará nuevos equipos de computación y el sonar 2007 de Atlas Electronic.

Modernización de los submarinos de ataque de EE.UU.

Se dotará a los submarinos de 7.000 ton clase «Los Angeles» con nuevos sensores para permitir la navegación en aguas poco profundas.

Estos sistemas tendrán equipos de escucha y emisión sónica que permitirán detectar minas y bajo fondos con algoritmos 50 veces más potentes que los actuales.

La guerra submarina en aguas poco profundas

La US Navy se encuentra en pleno proceso de desarrollo de procedimientos y medios para permitir a sus actuales subma-

rinos operar en aguas poco profundas y librar la guerra A/Sub en esos lugares.

La nueva Estrategia Marítima «From the Sea» ha llevado a la Navy a editar el «<Navy White Paper» que describe la amenaza: (Argelia 2SS clase «Kilo» y 2SS «Romeo»; Libia 6SS clase «Foxtrot»; Siria 3SS clase «Romeo»; Irán 4SS clase «Kilo», etc., etc.).

La acciones estarían entre las que se describen: radar especialmente diseñado para detectar las cortas exposiciones de periscopios (PDR, Periscope Detector Radar); mejora de los equipos CME; equipar a los P-3 con el radar ISAR (Inverse Synthetic Aperture Radar) (Ver BCN N° 768, pág. 904); mejora del MAD, mejora de los procesadores de datos para detectar señales, etc.

Centurión o Seawolf

La clase «Seawolf» seguirá hasta el número 3° para que el astillero fabricante, General Dynamic Electric Boat, mantenga y retenga la mano de obra y tecnología disponible.

Se espera que para fines de siglo esté definido el «Centurión» (Ver BCN N° 768, pág. 898).

Los 3 submarinos clase «Seawolf» serán modificados para llevar cada uno 100 lanzadores verticales de TOMAHAWK.

Cancelación del U-212

A pesar de que Alemania habría optado por el sistema híbrido basado en las células de combustible, aún no se han puesto las órdenes de construcción correspondientes.

Brasil: Puso oficialmente la orden de construcción del 6º sub clase 209 (1400 ton).

Terminación de las pruebas del 2° submarino experimental AIP en Alemania

Como se expresó en el BCN Nª 768 (pág. 893), terminaron las pruebas de 6 meses en el mar del submarino clase 205, arrendado por Thyssen al gobierno alemán para probar el sistema híbrido de un motor diesel alimentado por regeneración de gases de escape y oxígeno, que se utiliza como elemento de carga de baterías sin exponer snorkel.

El sistema de aire fue provisto por Cosworth de U.K. El resultado ha sido satisfactorio, pero, tal vez no lo suficiente para el gobierno alemán que eligió a la célula de combustible.

Submarino mercante

Como curiosidad, o tal vez como una apuesta al futuro, se conoce que Rusia, estaría ofreciendo al mercado de las construcciones navales un submarino nuclear de 30.000 ton para el transporte de contenedores.

La Malachite Engineering Bureau ofrece ese prototipo en base a la experiencia en los submarinos balísticos clase «Typhoon» de 25.000 ton, pero ahora con capacidad de llevar 900 contenedores o petróleo a granel a 30 nudos sostenidos.

Aviación

Chile

Extraoficialmente se ha publicado una posible asociación de la Compañía Aeronáutica CASA de España, con ENAER de Chile. Actualmente existen vinculaciones industriales en la fabricación de partes del avión de transporte CASA CN-235 y del avión de entrenamiento liviano C-101.

India

Se está transformando en una potencia aeronáutica, a pesar de la mezcla de componentes de diversos orígenes.

Ahora ha iniciado la construcción de 100 aviones de entrenamiento avanzado HAWK de la Bristish Aerospace, con producción de alto porcentaje en la India, pero con turbinas francesas ADOUR también fabricadas en la India.

Posible cambio de punto de vista de la USAF

La decisión de radiar tos A-10 «Thunderbolt» y de rediseñar los F-16 C/D, avión de apoyo destinado a operaciones terrestres, señalaría la decisión de la USAF de alejarse del apoyo aéreo y dejárselo al Ejército con sus helicópteros AH 64 y AH 56.

Distinta es la opción elegida por la IM que dispone de sus Harrier AV-8 B y helicópteros Cobra.

Avión Raíale

Durante 1992 un grupo de estas aeronaves de caza/ataque, estuvo haciendo pruebas de decolaje y aterrizaje con gancho en Patuxent River (EE.UU.). Se sabe que han sido equipados con la tecnología del «Jump Strut» mencionada en números anteriores y que consiste en un yato en el tren de aterrizaje y que empuja la nariz del avión hacia arriba al decolar (Foto 4).

En abril de 1993 los modelos Rafale Naval iniciaron pruebas en el *Foch*. En 1994 seguirán las pruebas en Lakehurst, New Jersey. Estarían operativos en 1997 con 3.000 catapultajes e igual número de enganches.

Avión EFA

La reducción substancial de los aportes de Alemania al «Avión de Ataque Europeo» ha amenguado las metas del super avión que se pensaba años atrás hacer en Europa, en competencia con Francia, que ya tiene muy avanzado el «Rafale», y con la industria de EE.UU.

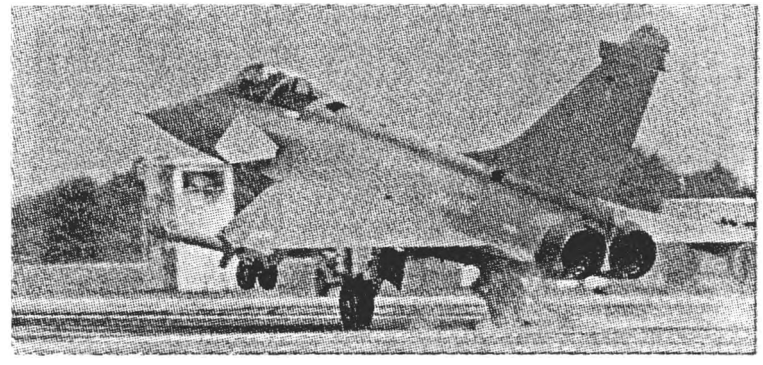


Foto 4

Ahora el EFA, será el NEFA, donde bajarán las inversiones en un 30 % y las especificaciones técnicas no superarán al A/F-18. El principal interés es que Europa fabrique su propio avión, estimado con un costo final de 55 millones y que sólo pueda entrar en competencia con el ruso SU-27 Flanker en el año 2002.

Nuevo avión embarcado AEW

Grumman ha recibido el contrato para el desarrollo de un nuevo avión, mejora del E-2 C «Hawkeye», el que reemplazaría en el 2007 a ese avión y equipado con el sistema de búsqueda radar con emisión en fase («active phased array»). (Foto 5).

Avión F-22 de la USAF

Puede ser un proyecto conjunto y continúa su desarrollo. Ahora se ha decidido que Japón pueda entrar en la competencia por su radar de búsqueda y ataque, con un proyecto llamado FSY de Mitsubishi de emisión por fases.

Avión «Aurora»

Aeronave de hipervelocidad que está siendo investigada por la NASA como el futuro reemplazante del avión espía SR-71 recientemente sacado de servicio.

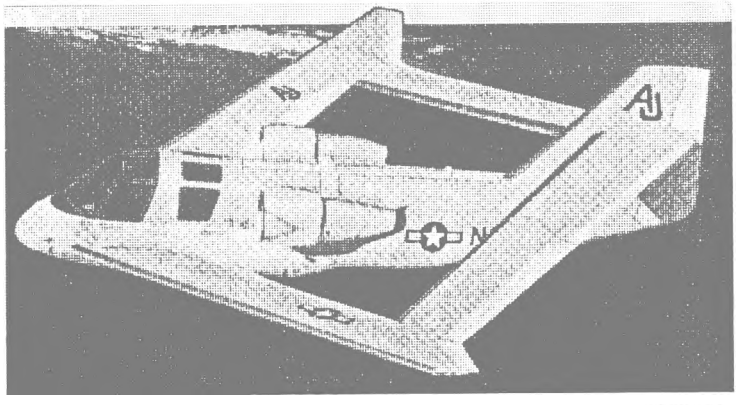


Foto 5

Básicamente ramjet y avión cohete con metano criogénico, velocidad M:8. Es llamado NASPIN, (National Air-Space Plane), por sus capacidades de volar en la atmósfera exterior al disponer de oxígeno propio (Foto 6 y croquis 1).

P-3 - Orlón para Chile

El 3 de marzo fue recibido por Chile el primer avión P-3 en la base aérea de Tucson, EE.UU. Luego de un año de recorrido volará a Viña del Mar y será seguido por siete más. Esta versión tiene capacidad de exploración, búsqueda y rescate y originariamente fue destinado para el control de drogas.

Francia

Ha ordenado la compra de 4 aviones E-2C «Hawkeye» para el PAN Charles de Gaulle. Entrega en 1998.

Chile

Ha adquirido 2 aviones AEW (707 modificados) para transformarlos en aviones Elint en Israel. Serán provistos de radares de emisión lateral en fase además de radar de 360°; también dispondrán de los equipos de G.E. necesarios.

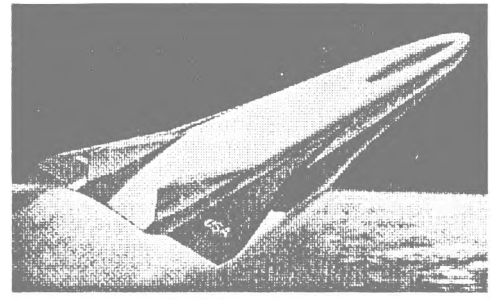
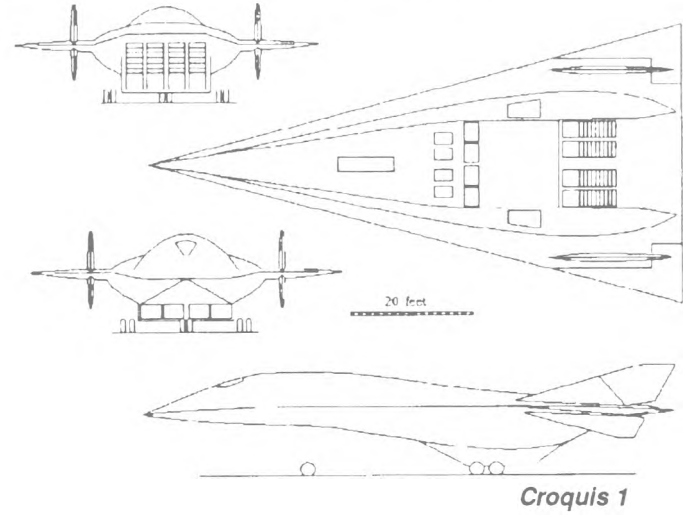


Foto 6



Croquis 1

Aviones AWAC

Resulta interesante conocer el número de aviones AWAC en servicio en el mundo, dado el valor y costo de cada una de estas poderosas plataformas electrónicas:

USAF:	33 aviones
NATO:	18
Francia:	4
Arabia Saudita:	5
U/K:	7

Helicópteros

Helicóptero Israelí-Ruso

Israel negocia con Rusia la construcción en común del helicóptero Kamov-Ka 62 de gran performance.

Helicóptero EH 101

Este helicóptero, semi-pesado, de UK e Italia, está siendo probado operativamente en el mar. Se observó que, excepto en las fragatas inglesas clase 23, construidas para este helicóptero, en los demás buques han tenido dificultades por su peso y volumen.

Misiles

RAM

Alemania es el único socio del proyecto que mantiene sus esfuerzos para activarlo.

Empleo de blancos aéreos como falsos blancos

En la Guerra del Golfo, Irak utilizó muchos misiles SA-6, antiaéreos, para destruir misiles blancos, con el BMQ-74 C que estaba por ser radiado del servicio por la Fuerza Aérea de EE.UU.

RBS 15

El misil sueco guiado láser, operativo desde 1985, está siendo modernizado totalmente para aumentar su alcance y hacerlo mar-mar y aire-mar.

Se siguen invirtiendo fondos e investigación con vistas al siglo XXI.

Seasparrow

La US Navy, a pesar que ha apoyado el RAM con Alemania, ha decidido instalar como misil de defensa A.A. cercana anti-misil, al Seasparrow de lanzamiento vertical a partir del 5º buque de la clase DDG «Arleigh Burke», la unidad más moderna de la flota de EE.UU.

Tomahawk

Como experiencia de la Guerra del Golfo han surgido las siguientes necesidades:

a) Nueva turbina, que aumenta la velocidad un 16% y disminuye el consumo un 20%.

b) Aumento de la precisión a pesar de alteraciones del suelo, por ataques anteriores, con nuevo sistema de navegación Tercom GPS, DSMC.

c) Nuevo sistema de introducción rápida de datos para fijar blanco. En una hora se pueden fijar 5 nuevos blancos.

Aster 15/30

Misil francés buque-aire de mediano y largo alcance, ya mencionado antes en varios números del BCN, continúa su proceso de desarrollo como proyecto conjunto de UK, Italia y Francia y como competencia al norteamericano «Standard», único operativo en Occidente.

El acuerdo para desarrollar un proyecto de destructor europeo de defensa A.A. para el año 2000 ha dado nuevo impulso al proyecto.

Guerra Electrónica

Sonoboyas

«Acustic Irrtercept System». En desarrollo este perfeccio-

namiento que permitirá detectar ruidos de iniciación de corrida de torpedos, abrir o cerrar compuertas de tubos de torpedos, etc.

Esto implicaría un uso más amplio de las sonoboyas. Está en proceso de investigación y desarrollo en EE.UU. para tenerlo operativo en 1995.

Radar láser

La compañía Hughes ha desarrollado un nuevo radar, en estado experimental, para el uso de frecuencia láser basada en la emisión del dióxido de carbono.

La unidad emite en pulsos de 10 μm que permite altísima resolución y se combina con la imagen en I.R., lo que conforma prácticamente una fotografía de lo observado. Se experimenta su empleo en combinación con Convair para el control de aeropuertos, aproximación radar a los mismos y el guiado final de misiles (Foto 7).

Detector de alarma de misiles

Con la Guerra del Golfo, el accidente de la FFG *Stark* y las amenazas futuras que prevé la USN en navegaciones costeras en áreas hostiles, de acuerdo a su nueva estrategia naval, se ha puesto en práctica un proyecto de investigación y desarrollo para lo que se ha llamado SSDS (Ship Self Defense System) para asegurar la alarma y reacción contra todo misil en aproximación.

Consiste en la integración de los equipos de guerra electrónica, de detección y de armas de defensa antimisil en su reacción automática, aunque siempre con posibilidad de veto del Comando.

Bandas extremadamente anchas de emisión

Está en experimentación en EE.UU. por la DARPA (Defense

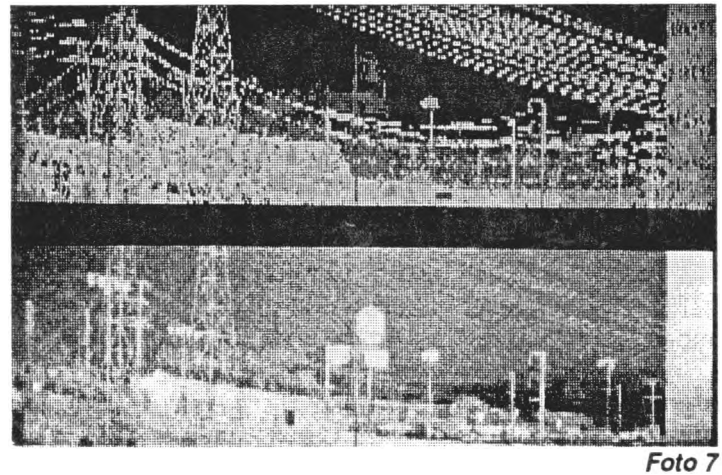


Foto 7

Advanced Research Project Agency) un radar que emite en un ancho de banda entre el 25 al 100% de ancho de banda de la frecuencia base de emisión. Por ejemplo, si la frecuencia original es de 10 GHZ, el ancho de banda para un 30% pueden ser de 3GHZ con lo que se logran emisiones en un espectro de frecuencias 100 veces mayores que lo convencional.

El resultado es obtener gran discriminación en precisión, detección de materiales di-eléctricos, obtener la forma del blanco, el movimiento del blanco (sin usar el efecto doppler) y detección de altura y velocidad de los misiles en aproximación.

El uso de algoritmos facilita la ultra-alta clasificación. Las pruebas efectuadas por la US Navy son positivas hasta el momento tanto para buques como para los aviones P-3.

Radar aéreo transportado CARABAS
(Coherent Ail Radio Bone Sensing)

Radar de apertura sintética en bandas de radio frecuencias de 20 a 90 MHZ y que tiene posibilidad de penetrar la tierra y el follaje.

Remolcado por la cola de una aeronave en dos tubos de 5 metros, tiene una capacidad de penetrar la superficie, por ahora, de 12,5 metros y con 10 km de alcance. Se piensa llegar a penetrar 100 m la superficie de la tierra y con un alcance de 100 km.

Las antenas emiten y reciben alternativamente con una potencia pico de 1 Kw. El proceso digital de análisis se hace en tierra (Foto 8).

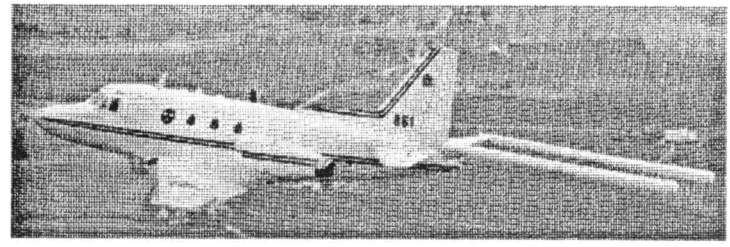


Foto 8

Señuelos activos antimisil

UK y Francia han firmado un memorándum de entendimiento para el desarrollo de un señuelo tipo misil que puede orbitar, con capacidad para repetir la frecuencia radar y confundir o interferir la cabeza de guiado de los misiles M-M en aproximación. Su longitud será de 1.75 m y tendrá capacidad digital de determinar el orden de cambio de frecuencia (agilidad de frecuencia), decodificador de pulsos, etc.

Sensores IR

Nueva tendencia de la tecnología: se investiga en varios países la detección IR mediante la distribución de los elementos sensibles de calor (cadmio, telurio, etc.) distribuidos en distintos planos focales; todo en un ambiente criogénico, lo que mejora la visualización de la imagen.

Tejas anti-radar

La Armada de Finlandia está aplicando a sus unidades navales, y vendiendo ampliamente, tejas HPA (High Performance Absorber) construidas por «Finnyards Material Technology»y que son el resultado de 10 años de investigación y que absorben 15 a 25 decibeles del pulso radar para frecuencias de 5 a 18 GHZ. Su peso es de 6 Kg por metro cuadrado.

Este poder de absorción es significativo pues reduce 300 veces la capacidad de detección.

Sin embargo, las nuevas tecnologías de tratamiento digital de la detección pueden oportunamente recuperar esta pérdida de señal.

Pilotwatch

Se trata de un sistema de transmisión por radio de la pantalla radar de un observador distante.

La digitalización de la representación radar ha permitido codificar la señal a transmitir y dados los múltiples sistemas de transmisión de datos existentes, en tierra se podrá observar la pantalla radar de un explorador tanto aéreo, como naval, aun desde tierra distante.

FLIR civil

Se encuentra a la venta pública un POD aéreo para aeronaves de uso civil que brinda al piloto información en colores de imágenes TV de baja visibilidad superpuesta con infrarrojo, en las dos bandas de detección 3 a 5.5 μm y 8-12 μm.

Ingeniería

Logística

La Guerra del Golfo ha demostrado la necesidad de perfec-

cionar la cadena de reabastecimientos logísticos. En particular los sistemas de provisión.

Estudios combinados de UK y EE.UU. han aportado ideas sobre nuevo material para ser utilizado en las operaciones terrestres; una extensa exposición sobre palletización, carga, descarga y manipuleo de distintos efectos se puede observar en la Revista International Defensa Review N° 7/92

Superconductores

Ampliando lo expuesto en números anteriores sobre este campo de la investigación, está ahora teniendo gran auge en EE.UU. y se tiene experiencia desde 1974 con modelos, y no sería imposible un desarrollo en escala real, ahora que los fondos de defensa están volcados a la investigación y desarrollo, al nivel de prototipo.

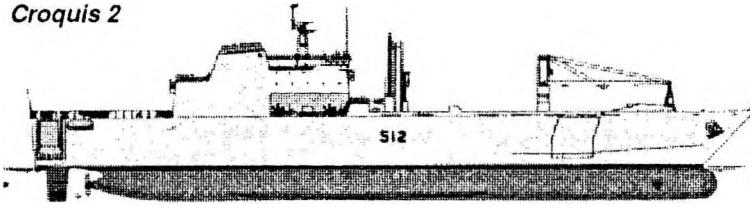
Se ha firmado un contrato con General Electric para presentar en 1999 un modelo en escala de una planta generadora.

Buque logístico: *Peacekeeping*

Canadá ha diseñado y propone a la comunidad internacional un buque auxiliar para grandes catástrofes y asistencia sanitaria (Strategic Multirol Aid and Replenishmet Transport - «Smart»), Su tonelaje es de 18.800 ton y su costo de 159 millones de dólares.

Tiene capacidad para transportar 6.000 ton de diesel oil, 510 ton de combustible de aviación, 230 ton de agua, 300 vehículos y carga general. Posee grúas pesadas que lo hacen operable en cualquier puerto y tanto puede tener uso civil, como militar; su velocidad máxima es de 21 nudos (Croquis 2).

Croquis 2



Torpedos

Nuevo torpedo A/S de Rusia

Recientemente puesto en servicio por Rusia pero aún no ofrecido en venta, llamado por su fabricante como APR-2 E, «misil aéreo anti-submarino», pesa 575 kg, largo 3,7 m, diámetro 350 mm.

Específico para el ataque aéreo a/submarino, tiene una sola aproximación al blanco.

Una vez que ha entrado al agua, inicia una espiral de búsqueda en escucha hidrofónica con motor apagado para mejorar la misma.

Adquirido el blanco, se activa un propelente sólido a cohete e inicia emisiones con sonar activo a una velocidad de 115 km/h hasta una profundidad de 600 m y con un alcance de detección de 1500 metros. Lleva 100 kg de explosivo. Probabilidad de impacto 80%. Selecciona el lugar de impacto en el submarino: proa, popa o centro (Foto 9).

FFV, torpedo sueco

Torpedo pesado 2000. En servicio; basado en la propulsión de peróxido de hidrógeno, pero quema parafina en lugar de alcohol. Menor tamaño que su antecesor el 617, pero alcance mayor (50 km de alcance a más de 50 nudos). Propulsión a chorro de agua (ya común a todos los torpedos). Es apto para aguas poco profundas y buen evasor de señuelos.

Torpedos soviéticos en venta

La compañía mixta Gidroprivor de Rusia ofrece, con vasta divulgación de propaganda comercial, el torpedo DST-92, anti estela, muy resistente a las CME, y para uso en submarinos o

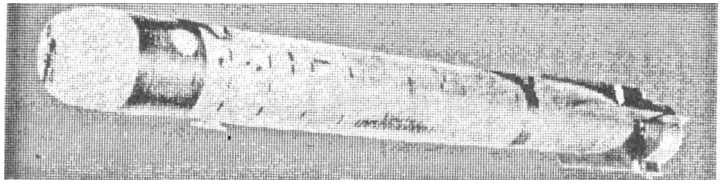


Foto 9

buques. De 650 mm de diámetro, 557 kg de carga explosiva, con un alcance de 50 km a 30 nudos.

Existen ofertas de más torpedos de alta performance.

Torpedos EE.UU.

El famoso MK 50 «Barracuda», torpedo antisubmarino de 533 mm de diámetro, propulsión SCEPS, no será instalado en el ASROC ni en los lanzadores verticales, hasta adaptarlo a su operación en aguas poco profundas. Seguimos viendo la óptica de la NAVY de operar cerca de las costas.

Minas

Mina chilena

Se han establecido negociaciones para fabricar en Chile las minas de influencia española MSL y MS-C.

Cazaminas

Australia ha seleccionado como su modelo de buque barre-cazaminas el conocido «Tripartito», ya mencionado en números anteriores del BCN. Se construirán 6 con un 50% de material y tecnología de Francia y Australia, respectivamente.

Sonar detector de minas

Como ya se expresó en números anteriores, EE.UU. y Francia han desarrollado, asociadas y basadas en el modelo de Thompson CSF, el sonar de caza de minas AN/SQQ32.

Este sonar, al principio clasificado, ya ha sido vendido comercialmente.

Además se encuentran en desarrollo sonares de apertura sintética y con aumento de potencia suficiente para detectar minas enterradas en el fango.

Artillería

Meroka

España está perfeccionando el sistema. En pruebas el modelo 2 B con mejores prestaciones. Aún no se ha vendido al exterior.

Apoyo anfibio

El Congreso Norteamericano ha efectuado un pedido de informes a la Secretaría de Defensa, para que la Armada explique cómo piensa solucionar su problema del fuego naval de apoyo en operaciones anfibias ahora que no tiene acorazados.

En la Guerra del Golfo se comprobó que fueron necesarios 1000 proyectiles de 5" para destruir una plataforma petrolera.

La Navy está estudiando, por un lado, tanto mantener el cañón de 5", que tantas satisfacciones le ha dado y mejorar sus proyectiles, como hizo el Ejército (guiado láser, diseño aerodinámico, etc.), para adquirir mayor precisión y alcances, y por otro lado desempolvó el cañón experimental de 8", el proyecto de proyectil autopropulsado, y dio impulso al cañón electro-magnético. Puede ser una solución para el problema anfibio el lanzador de cohetes de 155 mm del Ejército (MLRS), instalado en buques anfibios.

Guerra anfibia

- EE.UU. tiene ya 78 vehículos hoovercraft de colchón de aire para asalto anfibio (LCAC) y ha ordenado una nueva serie para su reciente estrategia.

- El segundo buque portahelicópteros LHP-2 clase «Wasp», el *Essex,* ha sido botado en EE.UU. a principios del año 1993.

TELEFONOS DE IMPORTANCIA
CENTRO NAVAL

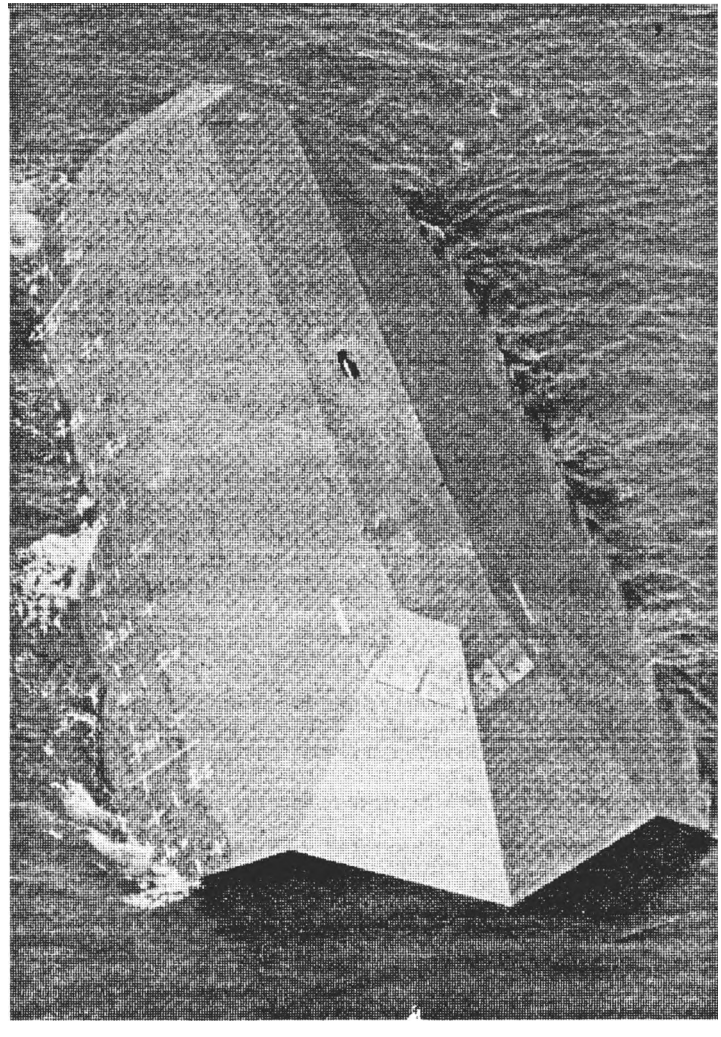
SEDE CENTRAL

Conmutador	311-1011/1012/1013/1014/1015/1016/5439.
Secretario	315-3851
Comedor (Concesionario)	311-5486
Bar (Concesionario)	311-5443
Tesorería Centro Naval	311-0020/6060/3437/0123 FAX 311-0123
Tesorería Centro Naval Edificio Libertad	311-4230/2373
Boletín del Centro Naval	311-0041
Instituto de Publicaciones Navales	311-0042/0043
Anexo Centro Naval	322-5143/5311/5291/5393/5424 393-5966/5997/5371
Delegación Olivos (Secretaría)	799-5127/9523 (a retirada queda en la guardia)
(Comedor)	799-9889
(Gerencia)	791-7748
Subdelegación Núñez	701-2476/2479 (interno 440)
Delegación Tigre	749-0210
Delegación Mar del Plata	023-51800/519488/518500/519639 (Centro Naval Interno 228)
Delegación La Plata	021-47190/46090
Delegación Bahía Blanca	091-47446/43559 (horario 1400 a 2000 hs.)
Delegación Puerto Belgrano	0932-22923/27 (Interno 1472 Secretaría) (Interno 7786 Tesorería) (Interno 1466 Comedor-Bar)

ANEXO CENTRO NAVAL	FAX 322-5791
Golf Club Villa Adelina	
Sede Social	766-6371/1162

GUERRA DE FANTASMAS

Por el capitán de navío **Eduardo L. Alimonda**



En aquellos tiempos en que nuestra Flota de Mar realizaba frecuentes ejercitaciones tácticas, invariablemente los destructores eran detectados con anticipación por las pequeñas corbetas de origen francés ARA *Guerrico,* y ARA *Drumond*. Era una cuestión de tamaño y forma de superestructuras. Y si existe paridad de fuerzas, gana quien avista primero.

Desde la aplicación táctica del radar en la Segunda Guerra Mundial, se ha tratado de eludir la inexorabilidad de su emisión. Se ha recurrido a distintas modalidades de ocultamiento, tales como el aprovechamiento de obstáculos topográficos, del retorno de mar, de múltiples ecos en zonas de intenso tránsito, del lanzamiento de chaff y señuelos, y por último se perfeccionaron contraemisiones engañosas que crean figuras y misterios en las pantallas enemigas.

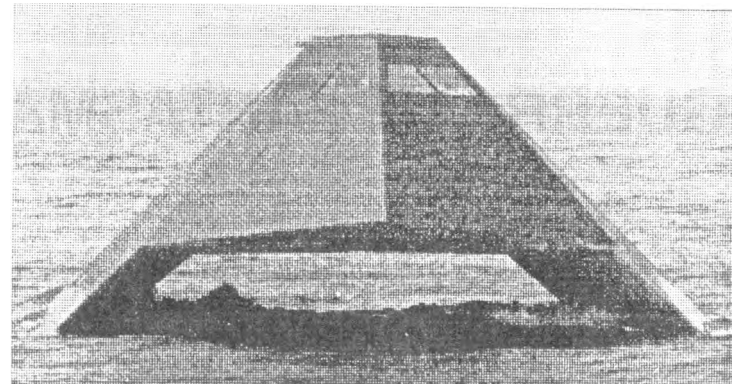
Finalmente, la tecnología de ultrapunta ha logrado el **sine qua non** de la penetración sigilosa: el avión **Stealth F-117**, diseñado específicamente para reducir al mínimo su propio eco electrónico. Fueron años y años de paciente y oscura labor los que brindaron ese codiciado fruto, además de la asignación de montos superiores al producto bruto de muchos países. Así se produjo ese adefesio ya familiar; su feo perfil le permite desviar los rayos hacia la infinitud del espacio, y su elaborada superficie absorbe casi toda la energía que la ilumina.

En épocas de la Guerra Fría, Tom Clancy supo describir magistralmente una invasión soviética en el frente central de la OTAN en su obra **Tormenta Roja**. Entonces los F-117 eran empleados inicialmente para la destrucción de los aviones rusos de alarma temprana que protegían la retaguardia, facilitándose el ataque convencional de las fuerzas aéreas aliadas. De este modo, una vez más la realidad ha imitado a la

literatura: estas mismas aeronaves fueron responsables en la Guerra del Golfo de asestar el primer golpe que descerebraría al sofisticado sistema de defensa aérea de Saddam Hussein.

Su efectividad ha sido indudable, ya que todas las flamantes unidades estuvieron de regreso en sus bases. El éxito de la tecnología Stealth ha llevado escuadrones de F-117 a Europa, y se ha dispuesto la continuación del proceso de producción del bombardero nuclear B-2, nuevo miembro de la familia Stealth.

Mas no había razones para detenerse allí, y ahora nos sorprende la imagen de una nave Stealth experimental navegando en aguas del Océano Pacífico. Su carencia de esbeltez es algo así como un aire de familia. Mide unos 20 metros de eslora y 12 de manga; la superestructura se eleva a cinco metros sobre el mar, sin palos ni antenas de ninguna naturaleza. El único rasgo visible de humanidad parece ser el nombre **Sea Shadow** en su costado.



Se trata de un catamarán (doble casco) con un desplazamiento aproximado de 300 toneladas. Seguramente que su forma habrá de recordarles a muchos veteranos el viejo ferry de la Escuela Naval recientemente hundido frente al Club de Regatas de La Plata.

DEMARCACION PENDIENTE EN EL LIMITE CON CHILE

HIELO CONTINENTAL - LAGUNA DEL DESIERTO
TRAMO HITO 62 - LAGO SAN MARTIN - LATITUD CERRO STOKES

TERESA ANA MAKNIS

La posible deficiente impresión de los mapas que ilustran este artículo se debe a la mala calidad de los mismos, pero consideramos que, como documento, igual aportan conocimiento.

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL 791

La licenciada en Ciencia Política y en Relaciones Internacionales **Teresa Ana Maknis**, realizó sus estudios en la Universidad Nacional de Rosario y en la Universidad Argentina John F. Kennedy.

Organizadora de la Comisión Regional Litoral de la Asociación de Seminarios de Grandes Obras Hidroeléctricas. Fue Docente Ad-honorem, en la Facultad de Ciencia Política de la Universidad Nacional de Rosario.

Publicó varios artículos referidos a sus especialidades en el diario «La Capital» de Rosario y «La Nueva Provincia» de Bahía Blanca.

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993
CDU (82) + (83) : 551.467
Recibido: 27 **de octubre de** 1993

El propósito de este trabajo es demostrar cuán sólido es nuestro derecho a la cuenca íntegra del río Santa Cruz en exclusividad y la obligación de Chile de respetarlo.

Esto será logrado, partiendo de los documentos finales que fijan puntualmente el deslinde, en el tramo comprendido entre la latitud del cerro Fitz Roy y la latitud del cerro Stokes para el denominado Hielo Continental, en adelante tramo Fitz Roy-Stokes; y el tramo entre el Hito 62-Lago San Martín y la latitud del cerro Fitz Roy, en adelante Hito 62 - Fitz Roy, que corresponde al sector Laguna del Desierto - Río de la Vuelta.

Son estos documentos, el Acuerdo Moreno - Barros Arana de 1898 y sus complementarios: Acta de Peritos del 29 de agosto de 1898 y 3 de setiembre de 1898, para el primer tramo; el fallo arbitral británico de 1902, para el segundo.

Para ambos casos, el Acuerdo Menem - Aylwin de 1991 y el Tratado de Paz y Amistad, Roma 1984.

Un marco de referencia para facilitar la comprensión del tema.

El análisis de las dos transacciones que condujeron, la primera al Tratado de Límites de 1881 y la segunda al protocolo de 1893, y estos documentos para desmitificar la creencia de que ellos son confusos, que de ellos puede inferirse que consagran como principio demarcatorio, la condición geográfica de la divisoria de aguas continental, creencia que se incrementó con las desatinadas y nada científicas opiniones vertidas en el informe del arbitraje argentino - chileno, dadas por los expertos de la comisión técnica nombrada por S. M. británica para el estudio del territorio sometido a arbitraje.

La comisión técnica estuvo dirigida por Sir Thomas Holdich, en calidad de Comisionado.

El Tribunal Arbitral estuvo integrado por: Macnaghten, Lord de Apelaciones en lo Ordinario y Miembro del Muy Honorable Consejo Privado de S. M. británica; John C. Ardagh, Mayor General y Miembro del Consejo de la Sociedad Real de Geografía; T. Hungerford Holdich, Coronel de Ingenieros Reales y Vice-Presidente de la Sociedad Real de Geografía; E. H. Hills, Mayor de los Ingenieros Reales, Jefe de la sección Topográfica del Departamento de Informaciones, Secretario del Tribunal Arbitral; expertos que no hicieron honor al prestigio de la Sociedad Real de Geografía.

Límite en el tramo comprendido entre la latitud del cerro Fitz Roy y la latitud del cerro Stokes

El límite en este tramo Fitz Roy - Stokes, en el denominado Hielo Continental, fue establecido de manera general en el

artículo 1 del Tratado de Límites de 1881; que lo sitúa en la Cordillera de los Andes; en su cresta superior que divide las aguas y la línea fronteriza pasa por entre las pendientes por donde bajan las aguas y/o ríos de hielo que se desprenden a un lado y otro.

En particular, fue dispuesto definitivamente por acuerdo de partes, el 18 de octubre de 1898 en el Acta de Peritos suscripta por Francisco P. Moreno, perito por la Argentina y por Diego Barros Arana, perito por Chile. Es conocido como Acuerdo Moreno-Barros Arana de 1898, firme y válido a perpetuidad (art. 1 Tratado de 1881).

El límite puntual fue ofrecido por el perito chileno, al efectuar su proposición de línea general de frontera, en el acta del 29 de agosto de 1898 en los puntos 331 y 332.

El punto 331 describe: «Cordillera del Chalten que divide la hoya hidrográfica del lago Viedma o Quicharre que desagua en el Atlántico por el río Santa Cruz, de las vertientes chilenas que van a desaguar en los canales del Pacífico».

El punto 332 especifica: «Cordillera de Stokes que divide la hoya hidrográfica del lago Argentino que desagua en el Atlántico por el río Santa Cruz, de las vertientes de los ríos chilenos que van a desaguar en tos canales de la Patagonia en el Pacífico».

El perito chileno al fijar el límite en estos dos puntos: 331 y 332, reconoce taxativamente que ambas hoyas hidrográficas son argentinas cuando expresa que las divide de las vertientes chilenas.

Debemos reparar que Barros Arana usa un accidente orográfico -pretendiendo que es parte de la Cordillera de los Andes- en ambos puntos, para dividir las aguas, pero fiel a su concepción de tos términos del artículo primero del Tratado de 1881, «que dividan las aguas», expresa el desagüe para que no queden dudas de que fija el límite en la divisoria de aguas continental.

Como fija el deslinde en la divisoria de aguas, al momento de la demarcación, se debe respetar obligatoriamente la integridad de las hoyas hidrográficas porque la divisoria de aguas continental no permite particiones de ríos, arroyos, lagos, lagunas, mutilaciones o seccionamiento de hielos y glaciares.

¿Cuál es la acción a desarrollar?

Para establecer el límite occidental de la hoya hidrográfica del lago Viedma debe hallarse la línea que la separa de las vertientes chilenas, adviértase que el perito chileno en el punto 331 no expresa que es de tos ríos chilenos porque conoce la existencia del Campo de Hielo sur. La Cordillera del Chalten no es su límite norte pues este accidente es parte de esta hoya, porque al norte de la misma se halla la hoya del subsistema tributario del lago Viedma: Laguna del Desierto - Río de la Vuelta y sus afluentes.

En 1898, en Chile se conocía el Río de la Vuelta con el nombre «Gatica» y como no se había explorado hasta sus orígenes desconocían la existencia de la Laguna. El error en la situación del límite proviene de un error geodésico, en tos mapas de esa época lo situaban más al sur y más al este de su ubicación real (Mapa X de la Memoria Argentina al Tribunal Arbitral, en adelante Memoria).

Como el lago Viedma desagua por el río Leona en el lago Argentino y éste por el río Santa Cruz directamente en el Atlántico, Diego Barros Arana, perito chileno, reconoce taxativamente a través de estos dos puntos que es argentina de forma incuestionable, la cuenca íntegra del río Santa Cruz, y en exclusividad.

El perito chileno en el punto 331 fija el límite norte del tramo en la Cordillera del Chalten y en el punto 332 el límite sur en la Cordillera de Stokes, como ambas hoyas forman la cuenca santacruceña que desagua en el Atlántico, el límite occidental de ellas y de la cuenca total es la divisoria de aguas continental, como corresponde por tos puntos 331 y 332 y a la tesis sustentada por Chile ante el Tribunal Arbitral 1899-1902.

El error en la situación del límite queda salvado por el propio Barros Arana que en la misma acta del 29 de agosto de 1898, ha eliminado toda posibilidad de alegarlo por lo que dispone previo a la descripción de su propuesta de línea general de frontera «andina» -y luego la sitúa muy al oriente de los Andes en la planicie patagónica- cuando advierte que «la ubicación topográfica de la línea que propone es independiente de la exactitud de los planos».

Reafirma este principio, lo establecido en el Acta de Chile para dar por terminadas las reclamaciones sobre territorios litigiosos, del 29 de diciembre de 1900, que dispone «que el error en la situación del límite... no afecta la demarcación definitiva».

Respecto a la demarcación en el hielo, asegura que puede realizarse «sin efectuar más operaciones topográficas que las necesarias para determinar cuál sería el curso de las aguas, allí donde éstas no corren materialmente». El comienzo de la pendiente es fácil de determinar con instrumental de precisión adecuado porque el hielo se mueve constantemente, más aún en el deshielo. La demarcación se realiza por medio de coordenadas geográficas que permanecen inamovibles.

Con la tecnología de alta fidelidad disponible, la Argentina puede obtener un estudio imparcial e incontrastable, que determine fehacientemente por donde pasa la línea fronteriza en la Cordillera de los Andes en el tramo Fitz Roy - Stokes -así establecido en el Acuerdo del 1° de octubre de 1898- pues allí coinciden el *divortia aquarum* de los Andes y el *divortia aquarum* continental, producido por el borde de máxima altura del Campo de Hielo sur, línea en que se opera el deslizamiento del hielo al oriente y al occidente.

Límite obligatorio vigente

La obligatoriedad, en primer lugar, procede por lo establecido en los artículos 1 y 6 del Tratado de 1881. El primero dispone la validez de las actas de los peritos, las que suscriptas por ellos producen pleno efecto y se consideran firmes y válidas sin necesidad de otras formalidades o trámites. Los acuerdos que se suscriban en ellas, automáticamente tienen la validez de un tratado internacional definitivo entre las partes, con status constitucional; no denunciable aún en esa época, hoy está establecido en la Convención de Viena del 23 de mayo de 1969.

En el artículo 6, se estatuye que, a partir de la firma del Tratado de 1881 y cumplidas las formalidades de práctica, cada país ejercerá pleno dominio a perpetuidad sobre los territorios que respectivamente les pertenecen según el presénte arreglo. Esto implica, que de norte a sur hasta el paralelo 52 grados, el territorio al oriente de los Andes es argentino y el territorio al occidente, es chileno; las diferencias de los peritos sólo pueden darse en la cordillera.

En el tramo Fitz Roy-Stokes, la cuenca del río Santa Cruz desde 1881 está bajo soberanía argentina a perpetuidad, el Acuerdo de 1898 fija puntualmente la línea limítrofe en este tramo en forma definitiva.

En segundo lugar, surge del hecho que el Acuerdo de 1898 fue verificado en el marco y cumplimiento del Tratado de 1881 y complementarios, ejecutado casi en su totalidad con la demarcación de 528 de los 530 puntos aceptados en él como integrando la frontera común, quedando pendiente de señalización en el terreno sólo dos, los puntos 331 y 332, que deben ser cumplidos como los otros que integran este acuerdo, porque forman parte del mismo arreglo definitivo a perpetuidad y porque, no pueden ser denunciados los tratados que fijan límites, tampoco existe prescripción para concretar la demarcación ni la falta de ella constituye un conflicto.

La Convención de Viena sobre Derecho de Tratados, dispone en cuanto a observancia de tos mismos, en el artículo 26; la norma *pacta sunt servanda*; que significa que todo tratado en vigor - el Tratado de 1881 y el Acuerdo de 1898 lo están, no pueden denunciarse - obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe; porque en su preámbulo se advierte que

bs principios del libre consentimiento, de la buena fe y la norma *pacta sunt servanda*, están universalmente reconocidos.

Acuerdo Menem-AyIwin del 2 de agosto de 1991

Anexo I: Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Chile para precisar el límite en la zona comprendida entre el monte Fitz Roy y el cerro Daudet.

El objetivo de este acuerdo es para precisar el límite en el tramo mencionado - que no es más Fitz Roy-Stokes, sino Fitz Roy - Daudet avanzando al oriente en territorio argentino - y para completar la demarcación de la frontera común. Para demarcar, lo que hay que cambiar es el método y no el límite. Declara que se ha tenido presente el Tratado de 1881 y sus instrumentos complementarios, y la decisión de solucionar por medios pacíficos las cuestiones pendientes conforme al Tratado de Paz y Amistad, Roma 1984. Las dificultades enumeradas para su demarcación: especialísimas y rigurosas condiciones en la zona, en su mayor parte cubierta por el hielo, b que hace sumamente difíciles, onerosos y prolongados los estudios y los trabajos destinados a demarcarla tienen hoy día relativo peso.

Decidido s a superar lo que antecede y en aplicación del art. 4 del referido tratado de 1984, para facilitar exclusivamente la demarcación de esta zona de la frontera, por lo cual no se la podría invocar como antecedente para efectuar futuras demarcaciones ni se podrá interpretar en modo alguno como derogación de principios jurídicos.

Artícub 1: establece la llamada poligonal, una línea fronteriza arbitraria, formada por tramos de rectas, que concluye en el cerro Daudet.

Analizado el acuerdo hemos concluido en lo siguiente:

1- Precisar un límite supone la existencia de uno acordado previamente y vigente, como es el caso de este tramo de la frontera con Chile. Precisar es hacer algo ciertamente exacto. Si ese es el objetivo de los gobiernos de la Argentina y Chile, lo que correspondía era solicitar un estudio completo en el terreno, con tecnología de alta fidelidad disponible en el ámbito internacional, que asegurara imparcialidad del que lo realice, con resultado incontrastable para los dos países.

2- No existían cuestiones pendientes, sólo un tramo de la frontera común por demarcar, por lo tanto no era necesario solucionar nada por medios pacíficos. El estudio mencionado en el punto anterior es también, un medio pacífico.

3- Lo que debe aplicarse, es el artículo 6 in fine del Tratado de Paz y Amistad, Roma 1984.

4- Como declararon haber tenido en cuenta el Tratado de 1881 y sus complementarios, los han violado explícitamente. Así como no pueden ser denunciados los tratados de límites, tampoco pueden legalmente dejar de cumplir los que están en vigencia.

5- Siempre sienta precedente la violación de un tratado y en consecuencia, también derogación de principios que consagra, a pesar de las reservas que se puedan expresar.

6- La Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados (23/5/69) dispone en el art. 62, inc. 2-a: Aunque se produzca un cambio fundamental en las circunstancias -tos inconvenientes aducidos no lo son, porque al momento de la celebración del Acuerdo de 1898, eran verdaderamente precarias las disponibilidades de tecnología para demarcar, cosa que no ocurre en la actualidad, que podrían calificarse de excelencia, en consecuencia no podrá alegarse como causa para dar por terminado un tratado, si éste establece una frontera, porque eso es lo que ha ocurrido al acordar una poligonal para reemplazar el límite que fijan los puntos 331 y 332.

7- Nuestro sector está habitado, nuestro país ha ejercido soberanía efectiva en él desde 1881. Es visitado por turistas

nacionales e internacionales como territorio argentino, específicamente como Parque Nacional Los Glaciares. Existen en su perímetro más de veinte estancias, la población El Chalten, guardaparques, destacamentos de Gendarmería Nacional, instalaciones del Instituto Nacional del Hielo Patagónico.

En el sector chileno por el contrario está deshabitado y no existen vestigios de soberanía efectiva ejercida por ese país.

Tratado de Paz y Amistad, Roma 1984

Se han renovado las amenazas de un pedido unilateral de arbitraje por parte de Chile si no se aprueba el Acuerdo de 1991, que impone como límite la poligonal, aplicando este tratado y en especial su artículo 6to., lo que no es posible, como veremos a continuación.

a) El Acuerdo Moreno-Barros Arana de 1898 es un arreglo definitivo entre las partes y a perpetuidad. Por lo tanto, no puede ser objeto de arbitraje por el Tratado de 1984.

b) Su validez es indiscutible. La sola firma del acta por parte de los peritos, produce pleno efecto y la hace firme y válida sin necesidad de otras formalidades (art. 1° del Tratado de 1881).

El Mapa General de las Regiones Australes de la República Argentina y Chile, que contiene la línea fijada por el árbitro británico en 1902, en la referencia consta el límite convenido en el Acta de Peritos del 1° de octubre de 1898, pues lo que no se aceptó en este acta, fue sometido al arbitraje de la Corona británica, quedando formalmente concluida la fijación de la frontera entre los dos países, muestra que el mismo trascendió intemacionalmente como válido y firme. El mapa fue editado en París, por la Imprenta Monrocq en 1902.

c) La interpretación del Acuerdo de 1898 no ofrece dudas, el perito chileno taxativamente reconoce en los puntos 331 y 332 que la cuenca íntegra y en exclusividad, del río Santa Cruz, de incuestionable vertiente atlántica, es argentina.

d) El cumplimiento del Acuerdo de 1898 tampoco ofrece dudas. Este se cumple de una única forma, colocando los hitos físicos donde ello sea posible, y por coordenadas geográficas en el hielo. Seriamente, no puede alegarse necesidad de arbitraje por este tema. Cada país tiene derecho a solicitar un estudio para hallar el deslinde en el terreno, con la precaución de asegurarse que quien lo realice sea imparcial, pues se dispone de tecnología de excelencia. La demarcación es un problema técnico no político.

e) No existe fundamento legal para solicitar unilateralmente, ni de mutuo acuerdo, un arbitraje por este sector del límite.

La aceptación de la poligonal significa crear una nueva fuente de futuros conflictos de magnitud insospechada.

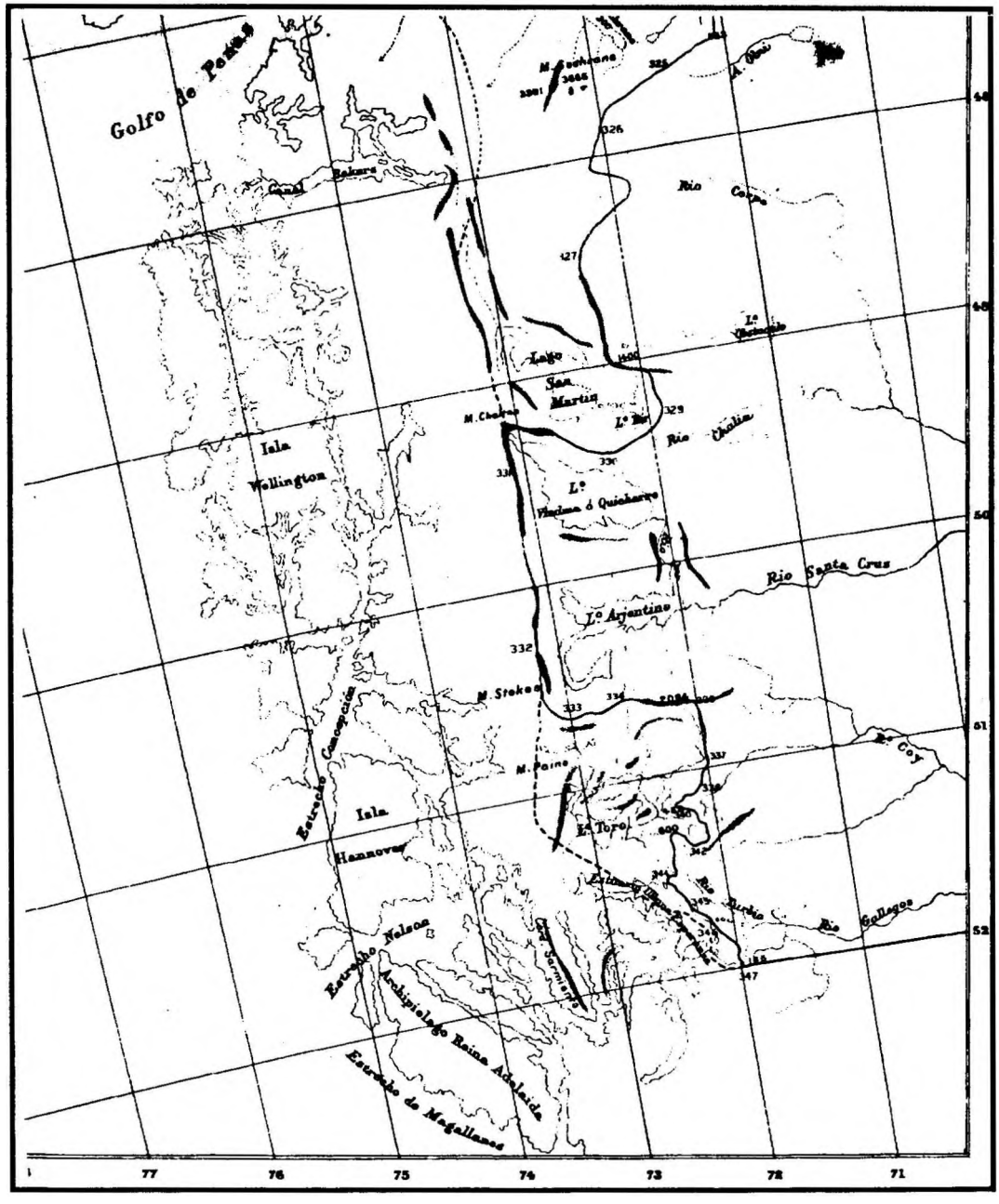
Al desaparecer la barrera normalmente infranqueable de la cordillera en ese sector, los gastos de defensa se incrementarán más que considerablemente, gasto que podría atenuar actuando correctamente y con firmeza en defensa del interés vital, que es la integridad de nuestro territorio como base de nuestra existencia como nación.

Finalmente el Congreso Nacional tiene la atribución necesaria para remediar la situación planteada por el Acuerdo de 1991, y el deber ineludible de resolver el tema sin violar los tratados vigentes a perpetuidad como lo son los de límites. Esperamos, para bien de la república y la democracia, la ejercite cabalmente.

Todos debemos recordar que Chile al querer imponer a ultranza su tesis de la divisoria de aguas continental en la fijación del límite común, obligó a someter al fallo de la Corona británica, un importante sector de nuestra frontera, cuando tenía obligación de respetar lo transado.

Límite en el tramo comprendido entre el Hito 62 - Lago San Martín y la latitud del cerro Fitz Roy

Este sector de nuestro territorio -Lago del Desierto- fue



Parte del mapa presentado por el perito chileno, acompañando la descripción de la propuesta de Línea General de Frontera.

adjudicado a la Argentina en tres oportunidades por dos actos internacionales vigentes.

La primera y la segunda por el Acuerdo Moreno - Barros Arana de 1898 y la tercera por el Laudo Arbitral Británico de 1902, ambos arreglos definitivos a perpetuidad.

1- El perito chileno Diego Barros Arana, el 29/8/1898 en el punto 331 adjudica a la Argentina la hoya hidrográfica del lago Viedma, donde el subsistema Lago del Desierto - Río de la Vuelta es parte integrante de la misma. Aparece este subsistema ubicado por error geodésico, en una latitud más al sur de su situación real, en consecuencia la línea de pretensión chilena en base a la divisoria de aguas continental -en el mapa suministrado al árbitro británico- está dibujada por sobre este subsistema fluvial, excluyéndolo y el lugar real está en blanco, sólo aparece el dibujo del cerro Gorra Blanca y, más al norte el lago San Martín.

Al ser aceptado este punto 331 como parte integrante de la frontera argentino-chilena el 1/10/1898, Acuerdo Moreno - Barros Arana de 1898, se produce la primera adjudicación a la Argentina de la zona del Lago del Desierto.

2- De la línea general de frontera propuesta por la Argentina, se acepta el punto 304. Este punto describe un trecho que comprende el tramo desde el punto anterior hasta éste -se trata de una cadena nevada- que hasta el punto 303 corre de este a oeste y luego toma una dirección norte-sur hasta la latitud del cerro Fitz - Roy dominando por el occidente el lago San Martín, cortando el desagüe de éste y sigue por dicha cresta pasando por el Fitz Roy. La cadena nevada a que se refiere el perito Moreno, corresponde al borde oriental del sector norte del Campo de Hielo sur.

La frase final no determina que el Fitz Roy sea punto del límite, indica en este caso la latitud en que termina el tramo.

La confluencia de la línea de pretensión argentina, de la chilena y la acordada como límite en el Hielo Continental se da mucho más al oeste de la ubicación del Fitz Roy, que aparece en territorio argentino.

Apoya esta aseveración el hecho de que el perito Moreno al enumerar los puntos de la línea de frontera identifica a los accidentes individuales: Pirca de indios (1), Cerro Cenizo (2), cerro Tres Cruces (3) y no como sucede en el 304 donde describe un tramo.

Ai aceptar el punto 304 el 1/10/1898 como parte de la frontera, el lago San Martín quedó íntegro en territorio argentino junto con el área real del Lago del Desierto con el Gorra Blanca y cerro Bonete incluidos.

Este sector no debió ser sometido a arbitraje de la Corona británica. Se hizo porque erróneamente se interpretó que el punto 304 se refería exclusivamente al cerro Fitz Roy individualmente, como punto de frontera, cuando el dibujo en todos los mapas de la época lo muestra muy al este de ella.

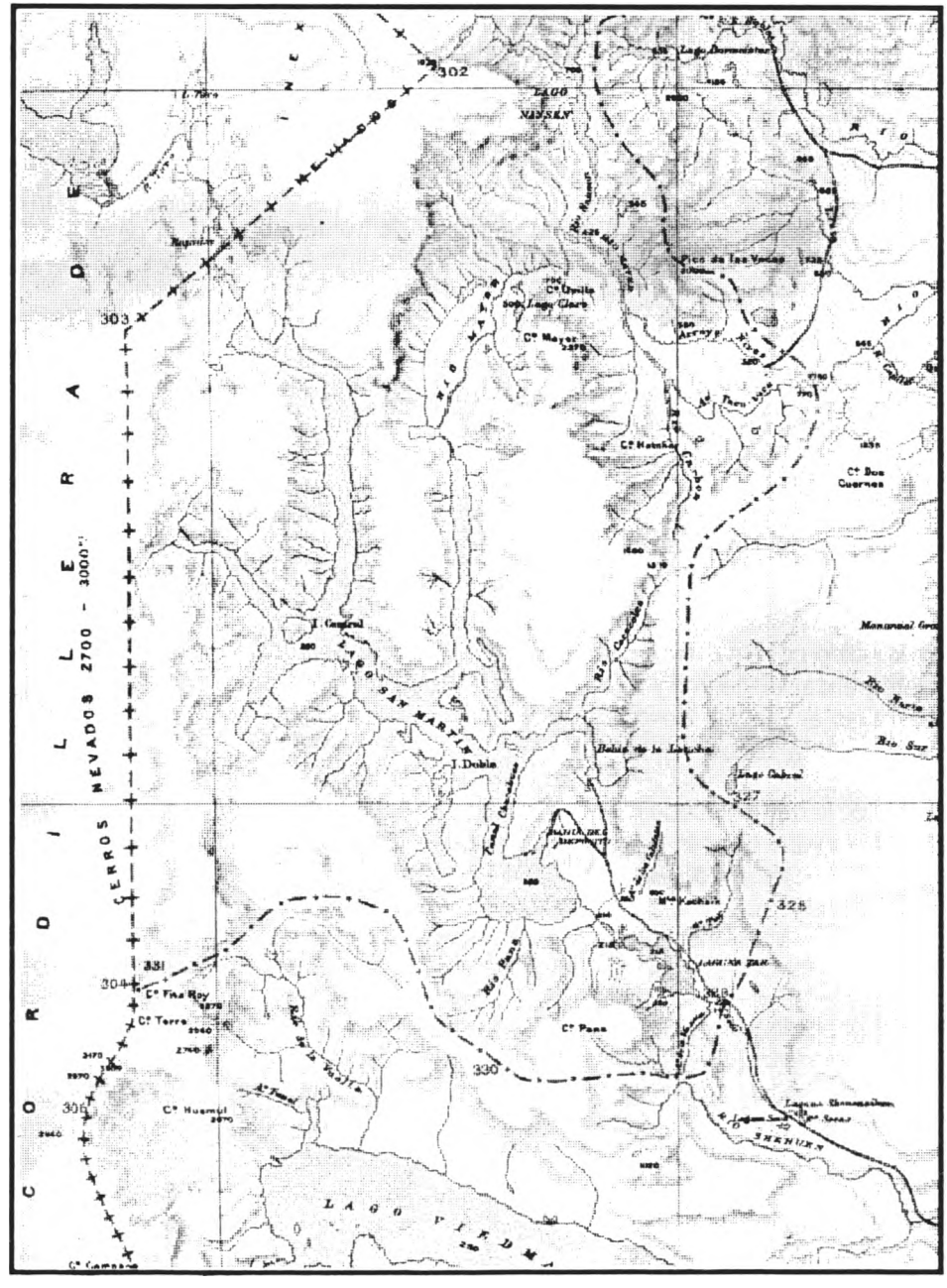
Lo que antecede es la segunda adjudicación del área del Lago del Desierto, esta vez en la latitud real.

3- El Laudo Arbitral Británico de 1902 concreta la tercera adjudicación, también en la ubicación real.

El árbitro usó el mapa XVIII hoja 8 para fijar la línea fronteriza arbitral.

En él vemos que en el espacio que media entre la línea argentina de las cumbres más elevadas de la Cordillera de los Andes y la chilena de la divisoria de aguas continental que se aleja de los Andes, se halla un espacio en blanco sólo interrumpido por el dibujo de un sólo accidente geográfico: El cerro Gorra Blanca y más al norte el lago San Martín.

En su laudo, el árbitro desechó a ambas líneas pretendidas en este sector y dictaminó de acuerdo a supuesta equidad



Primera y segunda adjudicación de Lago del Desierto.

tomando como base y elemento identificatorio indiscutible el cerro Gorra Blanca, después de dividir el lago San Martín entre ambos países.

Divisoria de aguas local

Fue denominada de este modo, el sector de frontera que deslinda el área del Lago del Desierto.

El arbitro la denominó así para diferenciarla de la línea de pretensión chilena que era la divisoria de aguas continental pacífica que desechó, dibujada más al sur y al este del cerro Gorra Blanca que dejaba excluida la hoya hidrográfica del lago Viedma de vertiente atlántica, lo dejó en el convencimiento de que la divisoria que correspondía al cerro mencionado, forzosamente debía ser local, separando sistemas fluviales de vertiente pacífica y así lo ha expresado en el laudo.

Si observamos un mapa actual, el Cordón del Bosque, pretendido por Chile como límite, aparece integrando la hoya hidrográfica del Viedma y ubicado entre el Río de la Vuelta y sus afluentes el Río del Bosque y el río Portones, sin constituir divisoria local ni continental.

Todo lo que antecede muestra con claridad que no existen elementos que apoyen la tesis chilena de que el límite arbitral pase por el Cordón del Bosque.

Las adjudicaciones primera y tercera se complementan entre sí.

El Acuerdo Moreno - Barros Arana de 1898 y el Laudo Arbitral Británico de 1902 son válidos y firmes, y han sido ejecutados casi en su totalidad; del primero sólo quedan pendientes de demarcación los puntos 331 y 332, en este caso nos interesa el punto 331, y del laudo, el sector del Lago del Desierto - Río de la Vuelta.

No existe cláusula que determine que la falta o tardanza en la demarcación en el terreno produce prescripción del límite, las adjudicaciones en virtud del Tratado de 1881 son a perpetuidad.

El arbitraje de la Corona británica se solicitó por acuerdo de partes, suscripto en la Cuarta Acta del 22/9/1898, en base a lo dispuesto en el Tratado de 1881 art. VI, que dispone además de la posibilidad de pedir un arbitraje, que los territorios que se adjudiquen son de dominio absoluto a perpetuidad.

El fallo fue aprobado por el Congreso de cada país y ejecutado. Oportunamente Chile entendió cabalmente a qué divisoria local se refería el árbitro pues en su Mapa Oficial de 1941, editado de acuerdo al Decreto-Ley C 1 N° 2.090 del 30-VII-930 por el Instituto Geográfico Militar de Chile, la línea limítrofe en este sector está dibujada pasando por el cerro Gorra Blanca de acuerdo al laudo arbitral y como ha sido interpretado por nuestro país.

Desde 1902, la Argentina está ejerciendo soberanía efectiva en este área de su territorio, presencia reforzada por la existencia de habitantes y de un destacamento de Gendarmería Nacional en la estancia La Florida.

Acuerdo Menem-Aylwin del 2 de agosto de 1991

Anexo II; Decisión y bases para someter a arbitraje el recorrido de la traza entre la República Argentina y la República de Chile en el sector comprendido entre el Hito 62 y el monte Fitz Roy, de la 3a. región, definida en el número 18 del Informe del Tribunal Arbitral de 1902 y analizada en detalle en el párrafo final del número 22 del citado informe.

En breve síntesis, ambos gobiernos acuerdan someter a arbitraje el tramo de la frontera común Hito 62 - Fitz Roy. El arbitraje se efectuará de acuerdo al Tratado de Paz y Amistad de 1984. Figura de la nómina del Tribunal Arbitral que funcionará en la sede del Comité Jurídico Interamericano en Río de Janeiro. El Tribunal Arbitral decidirá, interpretando y aplicando el Laudo de 1902, conforme al Derecho Internacional.

El Poder Ejecutivo argentino no está autorizado constitucionalmente para decidir en la materia, ni pedir un arbitraje sobre límites sin previa autorización del Congreso Nacional.

Como el Laudo Arbitral de 1902 fue solicitado por acuerdo de partes, por los puntos en que ni los peritos ni los gobiernos, habían podido superar las diferencias suscitadas por la intransigencia de Chile en no rever lo propuesto, situado manifiestamente fuera de la Cordillera de los Andes en la planicie patagónica, cuando por imperativo cumplimiento de la base de la transacción, debía transcurrir en los Andes, por lo tanto, sólo cabía solicitar la interpretación del laudo no su aplicación, que excede lo que autoriza el artículo 6 del Tratado de 1984, pero, existiendo los mapas chilenos de 1941 y 1953 que muestran la interpretación compartida con nuestro país respecto a la situación del límite en el tramo Hito 62 - Fitz Roy y la aceptación de lo laudado, no correspondía más que señalizar en el terreno, el deslinde en este sector sin afectar la integridad de la cuenca del río Santa Cruz, que la Argentina posee íntegra y en exclusividad.

Para completar lo anterior, el Tratado Americano de Soluciones Pacíficas - Pacto de Bogotá del 30/4/48, ratificado por Chile sin reservas, dispone taxativamente en su artículo 6 que no podrán aplicarse los procedimientos establecidos en él, entre ellos el arbitraje, a los asuntos ya resueltos por las partes o por laudo arbitral o sentencia de tribunal internacional o que se hallen regidos por acuerdos o tratados en vigencia en la fecha de celebración de este Pacto.

El Laudo Arbitral de 1902 por el sólo hecho de serlo, no puede ser objeto ni de arbitraje ni de otro medio establecido por este pacto, se debe cumplir como ocurrió en otros sectores cuyo límite fue resuelto por este fallo, pues sólo falta demarcar este tramo, pues el resto lo está. En 1991 habían transcurrido casi 89 años de la emisión del fallo y hasta 1958, Chile mostraba en su cartografía qué había entendido y aceptado el límite impuesto por el laudo y a que divisoria local se refería el árbitro británico y que éste pasaba por el cerro Gorra Blanca. Estuvo de acuerdo por más de 50 años y luego pretende ignorar que los laudos sobre límites son a perpetuidad y deben cumplirse totalmente.

Su estrategia, de mostrar intransigencia en el reconocimiento de los derechos argentinos firmes a perpetuidad, para forzar un nuevo acuerdo o la necesidad de un arbitraje para sacar ventaja de la interpretación que realice el árbitro, abre la posibilidad a la Argentina, mediante la decisión del Congreso Nacional, de revisar el límite en la zona del Seno de la Ultima Esperanza, por medio de un arbitraje, solicitado en último caso unilateralmente.

Pueden existir muy importantes razones económicas y políticas coyunturales y/o a largo plazo, donde la necesidad de su logro, puede desubicar al Poder Ejecutivo. No se excluyen el procurar dar cumplimiento a estas razones económicas y/o políticas y atender a la conservación y defensa de la integridad territorial.

Lo que hoy parece imprescindible y no realizable de otro modo, mañana puede no serlo, pero la cesión de territorio es irreversible, máxime si se hace violando tratados, acuerdos o laudos, vigentes a perpetuidad.

Por eso el Congreso Nacional, en cuestiones vitales como es la defensa de la integridad territorial, debe anteponer los intereses de la Nación a cualquier otra circunstancia.

En este caso, haciendo uso de las atribuciones que le confiere la Constitución Nacional, en su artículo 67 incs. 14 y 19, debería rechazar el Acuerdo Menem-Aylwin de 1991, por violar el Acuerdo de 1898 y el Fallo Arbitral de 1902, vigentes a perpetuidad.

Cumplido esto, debería solicitar un estudio -asegurándose de la imparcialidad del que lo realice para que resulte inobjetable para ambos países-, del terreno, del tramo correspondiente - Fitz Roy-Stokes e Hito 62 - Fitz Roy, están ambos íntimamente

ligados-, que muestre donde está ubicado el borde máximo del Campo de Hielo Surque divide el deslizamiento de los hielos a Oriente y Occidente, que en este caso es una divisoria de aguas heladas continental, porque en los puntos 331 y 332 se deslindan hoyas hidrográficas que desaguan en el Atlántico por el río Santa Cruz, de las vertientes chilenas que lo hacen en el Pacífico, descripto taxativamente por el perito chileno Diego Barros Arana, su representante legítimo.

Expresar su voluntad, es para un Estado realizar un acto de libertad, respetar los tratados es realizar un acto de fidelidad hacia lo creado por ese acto de libertad (M. Bluntschli-Le Droit International Codifié-Paris 1881; pág. 248).

Chile y la Argentina, el 1° de octubre de 1898 en el Acuerdo Moreno-Barros Arana, expresaron a través de sus respectivos peritos su libre voluntad, al aceptar los puntos en que coincidían, entre ellos los puntos 331 y 332, formando parte de la frontera común. Como asimismo lo hicieron en el Acta Cuarta del 22 de setiembre de 1898, cuando de mutuo acuerdo, decidieron someter al fallo del gobierno británico, los puntos en que no lograron un acuerdo directo. También lo hicieron cuando cumplieron lo establecido en ambos documentos internacionales, pues sólo faltan demarcar: del Acuerdo, los puntos 331 y 332 y del Fallo, el tramo Hito 62-Fitz Roy, lo que refuerza la obligatoriedad de su cumplimiento sin afectar la integridad de la cuenca santacruceña y la exclusividad del dominio argentino sobre ella.

Marco de referencia

Como se trata de un límite terrestre, ubicado en los Andes patagónicos, debemos hacer por los menos una breve referencia a ellos y a la Patagonia.

La Patagonia comprende la sección austral de los territorios de Chile y la Argentina. Se extiende en Chile desde el río Bio-Bio y en la Argentina desde el río Colorado, hacia el sur.

En los mapas del Virreinato del Río de la Plata el límite sur de la Capitanía de Chile es el río Bio-Bio, que corta el territorio de este país, de este a oeste, al desembocar en el Pacífico, es el único en Chile que tiene las características de límite natural inconfundible; aunque lo dibujan haciendo llegar la frontera hasta la isla de Chiloé. En el continente, el río Puelo y el estuario de Reloncaví, debieron ser el límite sur porque a partir de allí, la Cordillera de los Andes corre por la costa y lo que hoy Chile posee es prolongación del territorio argentino y la costa no es habitable.

La sección desde los Andes patagónicos hasta el Atlántico, es una de las pocas regiones de la Argentina que tiene una historia geológica tan variada. Registra casi todos los grandes acontecimientos geológicos que ha experimentado el propio planeta; en especial nos interesan: los movimientos epirogénicos con el ascenso y descenso de su masa continental; avance y retroceso del mar; más el gran movimiento orogénico del terciario, cuyo exponente más destacado es la Cordillera de los Andes, cuyas montañas son elevadas, abruptas y escarpadas, con picos agudos, laderas empinadas y valles estrechos. Las laderas occidentales son abruptas y escarpadas en oposición a las orientales que degradan suaves.

En los Andes Patagónicos se produce el mayor englazamiento de toda América del Sur. En la parte norte de este sector que culmina en el volcán San Valentín, existen dos macizos extensos y altos cubiertos enteramente de hielos, son los correspondientes a los volcanes: San Clemente y San Valentín con su campo de hielo y el Campo de Hielo Norte separados por el fiordo cerrado Baker del Campo de Hielo Sur que se extiende hasta el canal Kirké. En el sector que nos ocupa la Cordillera de los Andes es el borde continental pero se antepone a ella una zona amplia de islas montañosas cubierta de hielos, que la separan del Pacífico, por lo tanto el límite jamás estaría situado al borde del mismo.

En el Campo de Hielo Sur, es donde debe localizarse el borde que produce la divisoria de aguas heladas continental, para situar allí el límite del tramo Fitz Roy-Stokes. Para el tramo

Hito 62-Fitz Roy, como lo primero es respetar la integridad de la cuenca del río Santa Cruz y la exclusividad de su dominio para la Argentina, también deberá ser buscado allí y sólo si es posible, deberá satisfacerse el paso de la línea fronteriza por el cerro Gorra Blanca.

La Cordillera de la Costa termina en Chiloé, al hundirse en el Pacífico, luego reaparece fraccionada, forma una serie de islas que se anteponen al continente. Es la región despoblada de Chile, las costas son las más rocosas, despedazadas e inhospitalarias del mundo. Las montañas llegan hasta el mar, no existen playas. Los canales son demasiado angostos y tortuosos para ser navegados de noche; la atmósfera casi siempre es fría, húmeda y nebulosa.

Resumiendo, el ascenso y descenso de la masa continental patagónica, que permitió el avance del mar sobre la tierra firme, produjo la formación de los lagos, que al producirse el elevamiento de la Cordillera de los Andes en el terciario, los atrapó en los valles transversales y también en la zona del paralelo 52 grados de latitud sur donde se halla el gran lago formado por lo que hoy se denomina golfo Almirante Montt y Seno de la Ultima Esperanza que no es tal, sino un brazo del mismo. Luego en el cuartario se produjeron las glaciaciones, los hielos pulieron las paredes de los valles, donde se produjeron los cortes de la cordillera e imprimieron la dirección a los ríos.

La particularidad saliente de la cordillera patagónica consiste en sus valles transversales, que son continuidad del territorio argentino, por los cuales aproximadamente la mitad de los ríos que nacen en el flanco oriental de la cadena desagua en los canales del Pacífico y que profundizados y ensanchados por la acción erosiva de los glaciares diluviales fueron invadidos por el mar, dando lugar a la formación de numerosos senos y canales al sur del Estrecho de Magallanes y de los canales de Tierra del Fuego, pero en la Patagonia formaron lagos.

Las condiciones particulares que distinguen a la cordillera patagónica son: la presencia de valles transversales que la cortan; el desagüe en occidente por los mismos de los ríos que nacen al oriente de la cadena; las glaciaciones que conforman a partir del cerro Tronador una sucesión de ventisqueros que forman campos de hielo. Las cumbres más elevadas en estos casos son el borde más elevado del campo de hielo que produce la división de los hielos que se deslizan hacia oriente y hacia occidente. Estos campos de hielo confieren unidad a este sector, donde los picos emergen en forma aislada.

Estas condiciones no son obstáculo para que la Cordillera de los Andes continúe siendo la legítima localización del límite de acuerdo al Tratado de 1881 y Protocolo de 1893.

Elias Almeyda Amoju, profesor chileno, miembro de la Pacific Geographic Society (EE.UU.) en su Geografía de Chile, editada en Santiago en 1941, caracteriza al territorio de Chile como «una angosta y larga faja al oeste de los Andes». Por todos lados tiene, como pocos países, límites naturales: el mar, un desierto, y una gran cordillera. Esto nos da la pauta de que aún a mediados del siglo XX, el límite natural era valorado como óptimo.

El concepto de límite dominante en la época era: barrera natural, lo más infranqueable posible, defensiva entre los dos países. Fácil de distinguir y difícil de pasar. Debe ser un accidente geográfico muy notable e inconfundible, que impida o dificulte un ataque del país vecino. Separa a las naciones para protegerlas. El accidente geográfico de tal magnitud y certeza que separa a la Argentina de Chile, es la Cordillera de los Andes.

Bluntschli, escribió en 1881 que son afortunadas las naciones cuando pueden situar en las cumbres de sus montañas sus fronteras naturales. El mismo autor nos proporciona la cabal interpretación de la expresión «que dividan las aguas»; cuando dice que la línea divisoria de aguas está dada por la más alta arista de la cadena. Cuando dos países están separados por una cadena de montañas no admite duda que la arista superior y la divisoria de aguas forman el límite. Este autor considera que

ambas condiciones geográficas forman el límite, pero como es lógico, por tratarse de un límite en una cadena de montañas, primero consigna la arista superior y en segundo término, la divisoria de aguas; de ningún modo puede inferirse que consagra como condición geográfica preponderante y menos aún que se trata de la divisoria de aguas continental como pretende Chile al referirse a lo expresado por Bluntschli en su Memoria.

El *divortia aquarum* es el punto en que se divide la corriente de agua (diccionario Latino, Vicente Blamco García. Editorial Aguilar 1941. 7a. edición 1952); según Cicerón y Livio, es el punto desde el que se dividen las aguas. Partidores. Vertientes de los montes en las que se dividen las aguas (diccionario Manual Latino. Agustín Blanquez Fraile. Editorial Ramón Sopena SA Barcelona 1972). Tito Livio: separación de las aguas que salen de un mismo lugar (diccionario de la Lengua Latina - 2a. edición Editorial Apis-Rosario 1841).

Divisoria de aguas

1) La divisoria de aguas de una montaña la produce la cúspide.

2) Cuando la frontera es una cordillera es común tomar la línea divisoria de las aguas (Encyclopaedia Britannica vol. 3, 1a. edición 1929). Para evitar confusiones debemos explicar que la divisoria de aguas, es la separación de las aguas, ¿qué produce esa separación? La cúspide o arista superior de la montaña y la unión sucesiva de las aristas superiores conforman la línea de frontera que separa las aguas a un lado y otro de ella. La divisoria es la arista o borde y no las aguas.

Vertiente

En inglés «slope» significa:

1) Inclinación-declive.

2) Talud-falda-ladera-cuesta (Simón and Schustefs International Dictionary) En francés: versant, vertiente, ladera (Nouveau Larrousse). En alemán Bergseite, vertiente de la montaña; leite (pop) ladera, vertiente escarpada. Berg-Hang falda, ladera, bajada (Diccionario Manuel Amador de idioma alemán. Editorial Ramón Sopeña SA Barcelona 1962).

Manantial

Acepciones :flowing, derrame, manante. Springing of water: caída de agua, cascada. Issuing: emisión, salida de agua. Origin, source: fuente, origen de las aguas (Simón and Schuster's International Dictionary).

Demarcación

Este es un proceso de aplicación de la documentación que define la frontera sobre la superficie terrestre, y colocando monumentos o hitos en puntos seleccionados a través de la línea limítrofe. La frontera de EE.UU. y Canadá están bien demarcadas. Muchas fronteras, todavía carecen de demarcación (Encyclopaedia Britannica vol. 3-1969).

Seno

Parte de mar comprendida entre dos cabos, golfo, ensenada.

Ensenada

Recodo que forma el seno.

Canal

Paraje angosto por donde sigue el hilo de la corriente de agua hasta salir a mayor anchura y profundidad.

Golfo

Gran porción de mar que se interna en la tierra entre dos cabos (Diccionario Espasa-Calpe-Madrid 1988).

Ríos vertiente del Pacifico

Nacen en la ladera oriental de los Andes patagónicos y

desaguan en el Pacífico. Cortan la cordillera y se deslizan por las depresiones y valles transversales, labrados por los glaciares, son cortos, de lecho accidentado, lo cual favorece la formación de cataratas, saltos y rápidos; innavegables.

Para completar este marco de referencia, es conveniente conocer las reglas de interpretación de tratados de la época como son las elaboradas por Gran Bretaña en ocasión de solucionar sus problemas limítrofes, que no difieren de las actuales.

1. Las palabras de un tratado deben tomarse en el sentido en que se usan generalmente a la época en que el tratado se ajustó.

2. Para interpretar una expresión cualquiera de un tratado debe tomarse en cuenta el contexto y espíritu de todo el tratado.

3. La interpretación debe deducirse de la conexión y relación de las diferentes partes.

4. La interpretación debe ser conforme a la razón del tratado.

5. Los tratados deben interpretarse en un sentido favorable a las relaciones entre países

Crisis y primara transacción

El tratado de 1881 es el resultado de una transacción entre las posiciones extremas de la Argentina y Chile.

La Argentina sostenía que la Cordillera de los Andes separaba a ambos países en toda su extensión, es decir hasta el Cabo de Hornos -como veremos más adelante era la posición correcta- por lo tanto, todo el territorio al oriente de la cordillera pertenecía a la Argentina, la mayor parte del Estrecho de Magallanes y toda la Tierra del Fuego.

Chile por el contrario, no aceptaba la cordillera como límite en toda su extensión, pretendía la posesión de todo el Estrecho de Magallanes, toda la Tierra del Fuego y la Patagonia. Debemos señalar en apoyo de la aseveración anterior, que hasta su Constitución de 1833, por diez años, en su ley fundacional, dictada por sus representantes legítimos, como expresión de la voluntad de su pueblo, manifestada en su acto de libertad, Chile reconocía como límite oriental, la Cordillera de los Andes, desde el desierto de Atacama hasta el Cabo de Hornos, por lo tanto son ilegítimas sus pretensiones a territorios tras la cordillera hacia el Atlántico, porque por diez años a partir de su independencia de España, había reconocido expresamente que los Andes hasta el Cabo de Hornos lo separaban de la Argentina.

Dos posiciones, una legítima y la otra violando sus límites fundacionales establecidos libremente. En 1881 se produce la crisis, pero surgen dos mediadores para superarla, son ellos; el general Tomás O. Osborn, ministro de Estados Unidos en Buenos Aires y el gobernador Tomás A. Osborn, plenipotenciario del mismo país en Santiago de Chile.

Su objetivo era acercar a las partes para concertar un arbitraje, pero finalmente lograron una transacción entre las partes, que culminó en el Tratado de Límites de 1881.

Chile aceptó el límite en la Cordillera de los Andes y la Argentina entregó a cambio el Estrecho de Magallanes, la mayor parte de Tierra del Fuego e islas.

La base fundamental de la transacción fue el límite en la Cordillera de los Andes hasta el paralelo 52 grados de latitud sur por eso aparece escrito en la primera frase del artículo primero del tratado, como primera norma del mismo. Al constituir este límite la base del arreglo y ser esto aceptado y suscripto sin reservas por el plenipotenciario especial del Gobierno de Chile, señor Francisco de B. Echeverría, en Buenos Aires el 23 de julio de 1881, luego ratificado por su presidente señor Aníbal Pinto, previa aprobación de su Congreso y canjeadas las ratificaciones en Santiago el 22 de octubre de 1881. Cumplidas todas las

formalidades, este límite adquirió el status de inconmovible como expresa el artículo segundo de este mismo tratado, en consecuencia se transformó en una cláusula pétrea a perpetuidad..

Aceptada la transacción, el canciller chileno señor Melquíades Valderrama ofreció el texto del artículo primero del Tratado de 1881 y éste tenía la redacción que conocemos, pero la segunda frase concluía en «que dividan las aguas» y el Canciller argentino solicitó y se le aceptó el agregado «y pasará por entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro» para evitar que se interprete que las aguas que dividen son las continentales. Por lo tanto, siendo los chilenos los autores y no habiendo hecho constar que se daría a los términos «que dividan las aguas» la acepción especial «divisoria de aguas continental», no pueden alegar en la interpretación del tratado que lo que se establecía era una línea hidrográfica y que la divisoria de aguas era la condición geográfica principal y la Cordillera de los Andes, secundaria, pues la interpretación corriente de la expresión «que dividan las aguas» es que se refiere a la división de aguas que produce la más alta arista de una cadena de montañas y es en esa arista donde se ubica el límite. Dispone una línea orográfica.

Además, Chile no puede aducir que la Cordillera de los Andes es condición geográfica secundaria para fijar el límite porque es la base fundamental de la transacción, que aceptó para que se concretara el tratado.

Tratado de límites de 1881

El artículo I del Tratado de Límites de 1881, dispone: «El límite entre la República Argentina y Chile es, de norte a sur, hasta el paralelo 52 grados de latitud, la Cordillera de los Andes. La línea fronteriza correrá en esa extensión por las cumbres más elevadas de dichas cordilleras que dividan las aguas y pasará por entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro».

Analizando su texto, encontramos que la primera frase establece categóricamente que el límite entre ambos países es la Cordillera de los Andes, como corresponde por ser la base de la transacción. Esto implica lo siguiente.

* La Cordillera de los Andes es el espacio geográfico donde debe demarcarse ese límite común, en consecuencia, las diferencias de los peritos sólo pueden darse en su ámbito, porque los territorios situados a ambos lados de ella están bajo la soberanía de la Argentina al Oriente y de Chile al Occidente y ellos no están en disputa, de acuerdo a la letra y el espíritu del tratado.

* La disposición es taxativa, por lo tanto, queda perfectamente determinado, que son los Andes los que contienen y circunscriben la ubicación de la línea de frontera.

* La indicación «de norte a sur» especifica que el límite que se transa, corre en sentido vertical y su inicio es en el norte y concluye en el sur.

* Dentro del espacio que ocupa la cordillera, la línea fronteriza no está limitada a la dirección norte-sur.

La oración siguiente precisa en qué lugar puntual de los Andes correrá la línea fronteriza; en su primera parte se refiere a la cresta más elevada de la cordillera, es decir, que en el lugar no exista otra que la supere en altura, que sea la última en dividir las aguas; la segunda parte refuerza el concepto anterior y lo completa, pues pasar entre las vertientes, -aquí el término vertiente está empleado en su acepción de declive-pendiente- por donde el agua o el hielo que también se mueve, más aún con el deshielo, se desliza hacia el oriente -la Argentina- o hacia occidente -Chile-, pues expresa simplemente «que se desprenden a un lado y otro».

Concluyendo, al disponer que la línea fronteriza pasa por la cresta superior -borde de un glaciar o de un campo de hielo- de la Cordillera de los Andes, que produce la división de las aguas, el límite es orográfico, porque el límite es la cresta del borde y

no la división de las aguas, -como pretende Chile- porque la división de las aguas es la consecuencia de la existencia de esa cresta o borde. Inferir de la expresión «que dividan las aguas» que establece una línea hidrográfica basada en la divisoria de aguas continental, es una interpretación más que odiosa, falta total de seriedad, por existir una transacción que impone un límite inconmovible (art. 6to.) aceptado por Chile con todas las formalidades legales.

La tercera frase: «Las dificultades que pudieran suscitarse por la existencia de ciertos valles formados por la bifurcación de la cordillera y en que no sea clara la línea divisoria de las aguas, serán resueltas por los dos peritos nombrados uno por cada parte». La duda y por ello las dificultades mencionadas en esta oración pueden darse por dos motivos: uno, que al dividirse la cordillera no esté claro cual sector de ella, es el que divide las aguas, y dos, que en el valle no exista una cresta o un borde andino que determine por donde pasa el límite, si el valle es angosto será fácil la continuación de la línea fronteriza, pero si es ancho o confluyen varios, pueden presentarse dudas. No obstante levantando un plano del terreno, si existe buena fe y como se contempla la partición de ríos que cruzan la cordillera hacia occidente, por ende los valles, puede el tema resolverse amistosamente como está dispuesto en el tratado, pero nunca interpretarse que la expresión «en que no sea clara la línea divisoria de las aguas», se está refiriendo a la divisoria de aguas continental o que consagra como condición geográfica de la demarcación a la divisoria de aguas, pues si así fuera no habría dudas ni necesidad de disponer especialmente sobre este tema, con seguir el curso de los ríos y arroyos, los que desaguan en el Pacífico serían para Chile, pues la divisoria de aguas continental está determinada por la desembocadura de los ríos y arroyos.

La cuarta frase: «En caso de no arribar éstos a un acuerdo, será llamado a decidirlas un tercer perito designado por ambos gobiernos».

Sin lugar a dudas se refiere a un tercer perito técnico, no obstante cuando se tuvo que demarcar en la Puna de Atacama, entre los paralelos 23 grados y 26 grados 52' 45" de latitud austral, se solicitó la cooperación del enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Estados Unidos en Buenos Aires, William I. Buchanan, que era un diplomático, es decir, no técnico.

La quinta y sexta frase: «De las operaciones que practiquen se levantará un acta en doble ejemplar, firmada por los dos peritos, en los puntos en que hubieren estado de acuerdo, y además por el tercer perito en los puntos resueltos por éste. Este acta producirá pleno efecto desde que estuviere suscripta por ellos y se considerará firme y valedera sin necesidad de otras formalidades o trámites. Un ejemplar del acta será elevado a cada uno de los gobiernos».

El instituto del tercer perito técnico era lo adecuado para acelerar la demarcación sin propiciar particiones equitativas como sucede con tos arbitrajes políticos, pero nunca fue utilizado. La sexta frase estatuye para las actas de los peritos una validez automática.

El acta de peritos más importante fue la del 1° de octubre de 1898, conocida como el Acuerdo Moreno-Barros Arana, que incorporó 530 puntos de una vez, formando parte de la línea divisoria entre los dos países.

Artículo II: «En la parte austral del continente y al norte del Estrecho de Magallanes el límite entre los dos países será una línea que, partiendo de punta Dúngenes se prolonga, por tierra hasta Monte Dinero; de aquí continuará hacia el oeste siguiendo las mayores elevaciones de la cadena de colinas que allí existen hasta tocar en la altura de monte Aymond. De este punto se prolongará la línea hasta la intersección del meridiano setenta con el paralelo cincuenta y dos de latitud y de aquí seguirá hacia el oeste coincidiendo con este último paralelo hasta el *divortia aquarum* de los Andes. Los territorios que quedan al norte de dicha línea pertenecerán a la República Argentina; y a Chile los que se extienden al sur, sin perjuicio de

lo que se dispone respecto de Tierra del Fuego e islas adyacentes, en el artículo tercero».

La interpretación del texto de este artículo no ofrece dificultad alguna, así lo entendieron W & A.K. Johnston en 1898, que publicaron un mapa «Souther Portion of South America» donde la línea que coincide con el paralelo 52 grados de latitud sur llega hasta la divisoria de las aguas de la cordillera Sarmiento, cordillera que está cortada por el canal Kirké, este canal está ubicado al norte del Estrecho de Magallanes y al oriente de la isla Adelaida, en consecuencia, tos Andes no se internan en un canal del Pacífico sino que están cortados por uno de la Patagonia. No existían razones para abandonar este límite y debió exigirse su mantenimiento pues no brindaba a la Argentina la posibilidad de poseer puertos en el Pacífico o ejercer mayor influencia en la zona. La expresión «hasta el *divortia aquarum* de los Andes, tácitamente implica que termina la línea divisoria por el paralelo 52 grados en la línea de las más altas cumbres de los Andes que dividen las aguas». Además destruye la posibilidad que se infiera que el tratado dispone otra división de las aguas, como la continental.

Artículo III: Establece el límite en la Tierra del Fuego, es relevante comentar lo que sigue: «y pertenecerán a Chile todas las islas al sur del canal de Beagle hasta el Cabo de Hornos y las que haya al occidente de la Tierra del Fuego». No le otorga a Chile el canal de Beagle, por lo tanto no debió entrar en la disputa por las islas Lennox, Picton y Nueva y jamás debió aceptarse una costa seca.

Artículo VI: «Los gobiernos de la República Argentina y de Chile ejercerán pleno domino a perpetuidad sobre tos territorios que respectivamente les pertenecen según el presente arreglo. Toda cuestión que por desgracia surgiere entre ambos países, ya sea con motivo de esta transacción, ya sea de cualquier otra causa, será sometida al fallo de una potencia amiga, quedando en todo caso como límite inconmovible entre las dos repúblicas el que se expresa en el presente arreglo».

Según la primera parte de este artículo y teniendo en cuenta que se ha establecido el límite en la Cordillera de tos Andes hasta el paralelo de 52 grados de latitud sur, fuera de ella no podía haber territorios disputados ni límites debatidos. Fuera de la cordillera tos territorios se hallan definitivamente sujetos a la soberanía argentina o chilena, por lo tanto, no podían ser discutidos ni someterse a arbitraje.

La segunda y última parte del artículo, primero deja constancia de que el tratado es una transacción; segundo, que en caso de desacuerdo, éste será sometido al arbitraje de nación amiga, pero el fallo no puede sacar el límite de la cordillera hasta el paralelo 52 grados, porque es un límite inconmovible.

Muy pronto surgieron dificultades, en 1892 se produjo la primera, en la demarcación de Tierra del Fuego, luego la reacción chilena ante la posibilidad que la Argentina tuviera puertos en el Pacífico y sobre todo la forzada interpretación de tos términos «que dividan las aguas» como indicando una línea hidrográfica, para sacar el límite de la cordillera y avanzar hacia el Atlántico, pretendiendo territorios al oriente de ella, violando la transacción.

Segunda transacción

Ocurrió en 1893, la Argentina renunció a sus eventuales derechos a tener salida al Pacífico, con tal que no se alterara el límite transado en 1881. Esta renuncia por razones políticas fue materializada en el Protocolo de 1893, en la cláusula oceánica excluyente. Como la Argentina no exigió la contraprestación de Chile adecuando el límite al sur del Beagle, este país no lo tomó en serio, tos representantes chilenos reprocharon al gobierno argentino el invocar el Protocolo de 1893 para oponerse a la pretensión de Chile de extender su dominio fuera de la cordillera hacia el Atlántico. Lo que antecede consta en el Anuario Hidrográfico de Chile vol. 6.

Protocolo de 1893

Su artículo primero establece lo siguiente: estando dispues-

to por el artículo 1 ro. del Tratado del 23 de julio de 1881, que «el límite entre Chile y la República Argentina es de norte a sur hasta el paralelo 52 grados de latitud, la Cordillera de los Andes» y que «la línea fronteriza correrá por las cumbres más elevadas de dicha cordillera, que dividan las aguas y que pasará por entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro», los peritos y las subcomisiones tendrán este principio por norma invariable de sus procedimientos. Se tendrá en consecuencia, a perpetuidad, como de propiedad y dominio absoluto de la República Argentina, todas las tierras y todas las aguas, a saber: lagos, lagunas, ríos y partes de ríos, arroyos, vertientes, que se hallen al oriente de la línea de las más elevadas cumbres de la Cordillera de los Andes que dividen las aguas; y como propiedad y dominio absoluto de Chile, todas las tierras y todas las aguas a saber: lagos, lagunas, ríos y partes de ríos, arroyos, vertientes, que se hallen al occidente de las más elevadas cumbres de la Cordillera de los Andes que dividan las aguas».

En la primera parte de este artículo para que no queden dudas respecto a lo que se refiere, reitera explícitamente el límite que dispone el artículo primero del Tratado de 1881, destacando que éste es el principio que tendrán como norma invariable de sus procedimientos los peritos y las subcomisiones actuantes.

Esto significa que el límite en la cordillera concluye en el paralelo 52 grados como fue transado en 1881, tal es así, que para la mejor comprensión debemos tener en cuenta lo que dispone la parte final del artículo 2do. que establece: «Si en la parte peninsular sur, al acercarse al paralelo 52 grados apareciera la cordillera internada entre los canales del Pacífico que allí existen, los peritos dispondrán el estudio del terreno para fijar una línea divisoria que deje a Chile las costas de esos canales: en vista de cuyos estudios, ambos gobiernos la determinarán amigablemente».

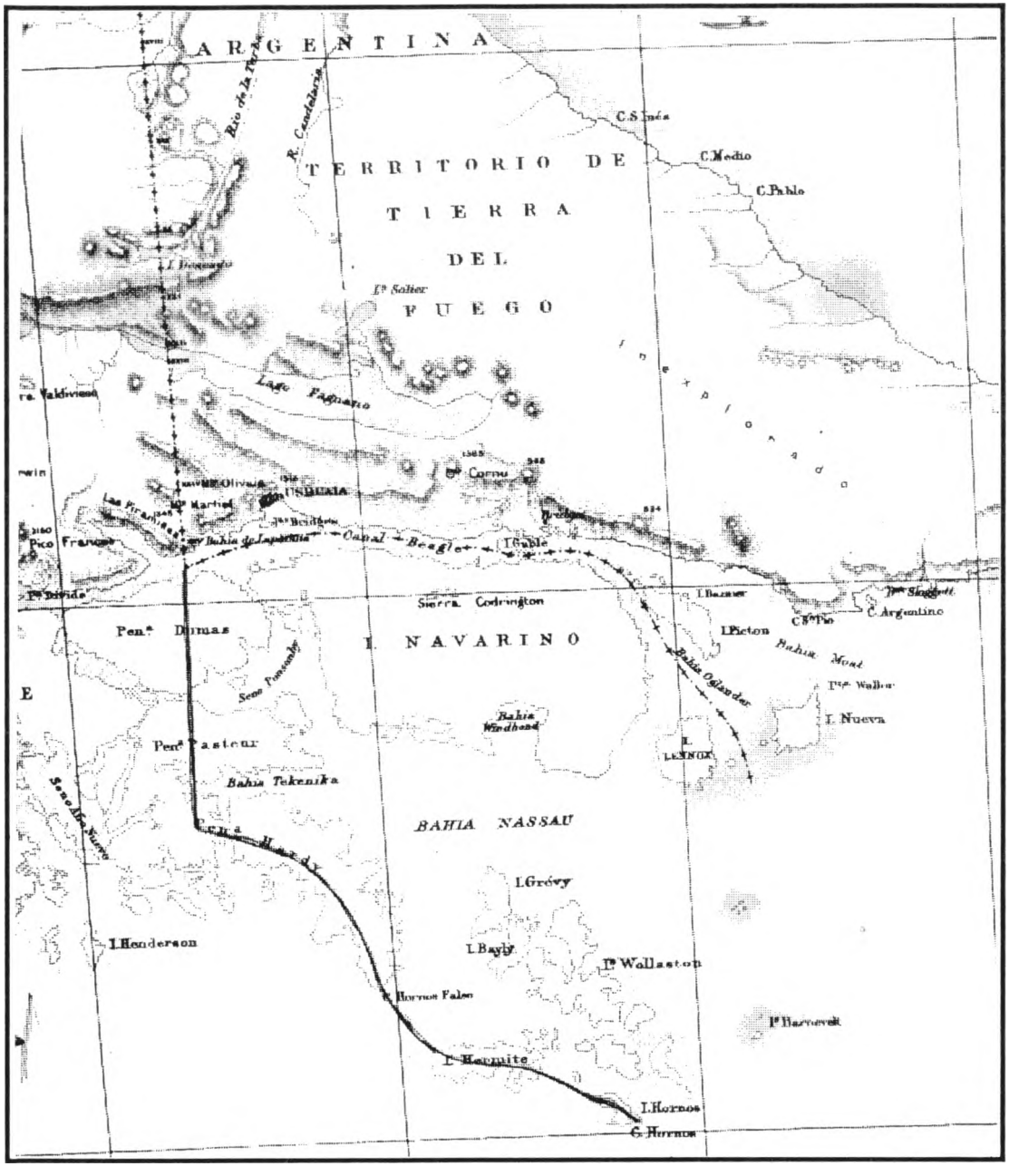
1. Si el límite es de norte a sur hasta el paralelo de 52 grados latitud sur, al acercarse a este paralelo sigue estando la cordillera Sarmiento como se denomina a los Andes en esa latitud. Esta cordillera no se interna en los canales del Pacífico, está cortada mucho más al sur del paralelo 52 grados por el canal Kirké situado en el continente, en la Patagonia, es el desagüe de un gran lago, al que por error, los marinos de la época dieron a sus distintos sectores denominaciones correspondientes a accidentes geográficos propios de la costa marina, en consecuencia el golfo Almirante Montt es la parte principal del lago, Seno de la Ultima Esperanza, canal Obstrucción, canal Valdez, etc., son sus brazos; debido a la precariedad de los medios para relevar el terreno y apreciarlo en su globalidad llevó a este error geográfico que favoreció a Chile.

La salinidad de las aguas no es un hecho extraño, la cordillera emergió del océano y en las depresiones se acumuló agua salada y formó lagos y lagunas y la costa se fracturó en infinidad de islas y canales.

Para que resultara internada la cordillera Sarmiento, cruzando el canal Kirké no debió continuar en la península Muñoz Gamero ni de allí por las islas hasta el Cabo de Hornos. La realidad es que no se interna en ningún canal, por lo tanto al no existir la condición geográfica exigida por el Protocolo, el límite debió continuar por el paralelo 52 grados hasta la cresta que divide las aguas en la mencionada cordillera, que es el *divortia aquarum* de los Andes en esa latitud como está precisado en el artículo 2do. del Tratado de 1881, cortando el gran lago por sus brazos.

2. Si se aceptara que la cordillera concluye en el canal Kirké, como el golfo Almirante Montt es un lago con brazos, sólo correspondería a Chile las costas del canal Kirké, pues es el único que existe allí.

3. Si la cordillera se internara en el canal mencionado y mantenemos las denominaciones actuales: golfo, seno, etc. en el sector del Seno de la Ultima Esperanza, sólo correspondería dejar a Chile las costas, porque es la única disposición y no incluye la consideración de ninguna división de aguas, menos



810

Modificación que debió verificarse en la traza del límite, después de la ratificación del Protocolo de 1893.

la divisoria de aguas continental que alegó Chile para forzar su sometimiento a arbitraje.

Continuando con el análisis, en su parte segunda y final, explícitamente establece el ámbito de soberanía de cada país, recalcando que es a perpetuidad la propiedad y dominio absoluto al oriente de la línea de las elevadas cumbres de la Cordillera de los Andes que dividen las aguas para la Argentina y al occidente para Chile, en base al principio orogràfico del límite. El patrimonio consiste en todas las tierras y todas las aguas y partes de ríos... Debemos reparar que se refiere a todas las aguas, si la condición geográfica fuera la divisoria de aguas continental sólo podían pertenecer a la Argentina las que desaguan en el Atlántico y a Chile las que desembocan en el Pacífico, en consecuencia no podrían tener la propiedad de todas las aguas, porque era conocido el hecho de que muchos ríos con nacimiento en el oriente de la cordillera vertían sus aguas al occidente de ella; tampoco partes de ríos, porque no admite esta partición.

En el artículo 2do. en su parte primera impone el principio oceánico excluyente, la Argentina debió exigir la contraprestación de Chile que emana de este artículo y corregir el límite en las islas al sur del Canal de Beagle. Un modo sería, partiendo del meridiano que sirve de frontera en la Isla Grande de Tierra del Fuego, por el mismo cruzar la península Dumas de la isla Hoste, seno Posomby hacia el otro sector de la isla Hoste en dirección sur, por la península Hardy al Cabo de Hornos, dando cumplimiento a la prohibición de tener costas o puntos sobre el Atlántico.

Acuerdo Moreno-Barros Arana de 1898

El 1ª de enero de 1894 se suscribieron las «Instrucciones» para tos ayudantes que debían demarcar la frontera entre la Argentina y Chile en la Cordillera de tos Andes, explícitamente. Operaciones preliminares que en su artículo primero disponía que el jefe de cada subcomisión llevara un ejemplar del Tratado de Límites de 1881 y del Protocolo de 1893 que son la ley suprema de la demarcación.

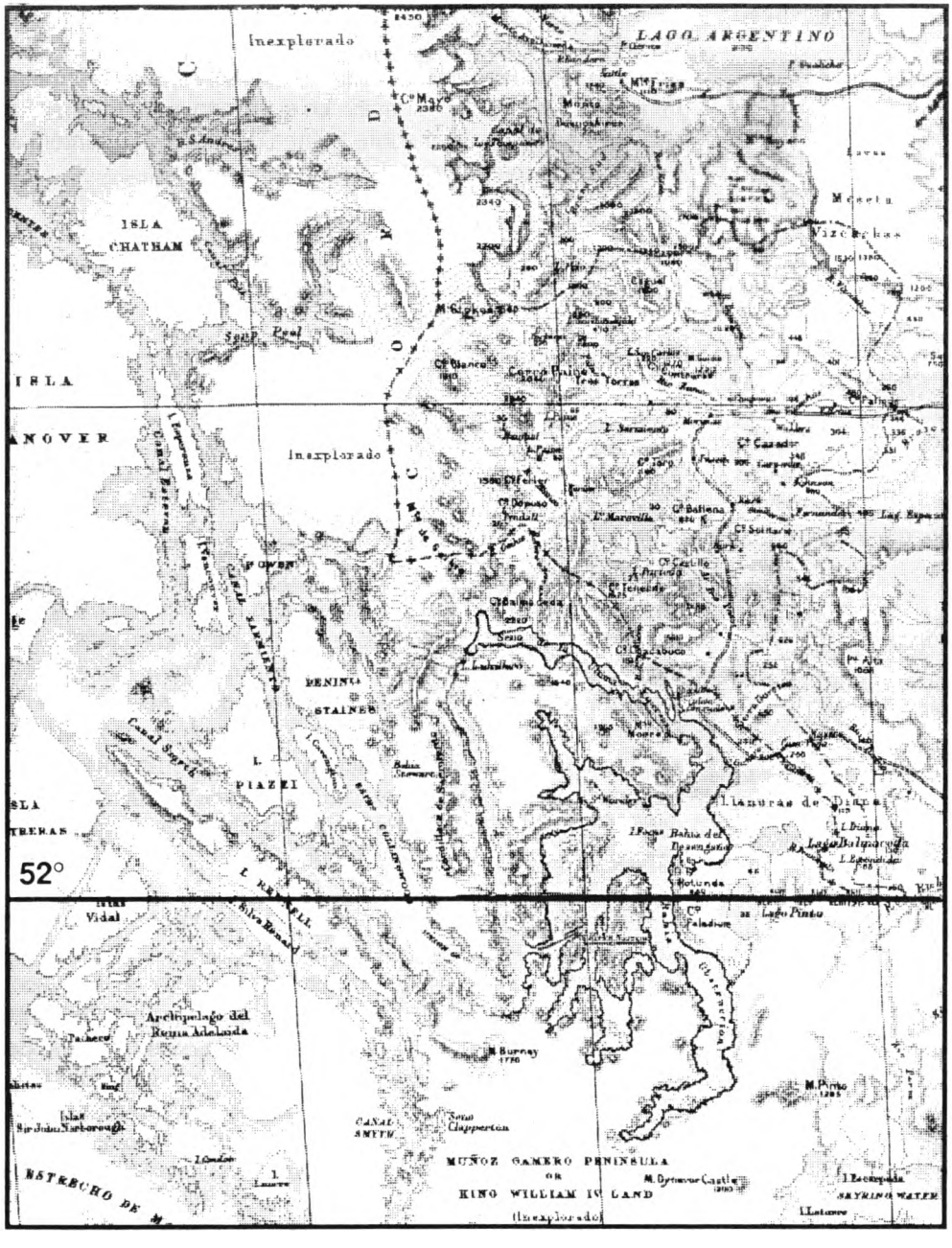
No obstante la demarcación no avanzaba, y por este motivo tos peritos de ambos países se reunieron el 1° de mayo de 1897 para cambiar ideas acerca de los medios de impulsar y apresurar tos trabajos de demarcación en el terreno, para hallarse en condiciones de resolver sobre la línea general de la frontera al término de la temporada siguiente.

En el artículo primero solicitan a tos gobiernos el nombramiento del personal para integrar las subcomisiones que trabajarían en la Cordillera de tos Andes.

El ingeniero Alejandro Bertrand, jefe técnico de las comisiones chilenas de límites, trabajó en la cordillera austral tos meses de enero, febrero y marzo de 1898 y publicó en el diario La Libertad Electoral del 11/4/1898, un mapa conteniendo su itinerario y la línea de la divisoria de aguas continental en el sector recorrido.

Chile pretendía quedarse con los valles transversales, la investigación realizada por el ingeniero Bertrand en base a la divisoria de aguas continental, les aseguraba su posesión, por ello, a partir de 1898 el perito Diego Barros Arana incluye esta tesis en su proposición de línea general de frontera del 29 de agosto de 1898, hecho que rechaza el perito argentino Francisco P. Moreno, más aún, le hace declarar al perito chileno que la línea que propondrán, tendrá todos sus puntos y trechos ubicados en la Cordillera de tos Andes. Todo lo que antecede consta en el acta de peritos de esa fecha.

En relación a tos sectores que faltan demarcar, tramos Fitz Roy-Stokes e Hito 62-Fitz Roy, en este mapa el dibujo de la divisoria de aguas continental correspondiente al Atlántico, muestra en territorio argentino la cuenca íntegra del río Santa Cruz, el lago San Martín hasta casi el lago Buenos Aires. Se explica la inclusión del lago San Martín porque este lago tuvo desagüe hacia el Atlántico y por el recorrido que realizó Bertrand bordeando el lago Tar, no se enteró del nuevo que corta el cordón nevado que describe el perito argentino en el punto 304, que debe ser el borde oriental del Campo de Hielo Sur.



812

El límite debió mantenerse en el paralelo 52.

Esto que ha sucedido con el desagüe del lago San Martín es común en los lagos y ríos de las regiones montañosas, es muy fácil que cambien de cauce o de desagüe después de un deshielo, por el material que arrastra, que puede liberar obstáculos o crear otros que originan estos cambios.

Esta es la causa de la inviabilidad de una línea hidrográfica como límite, porque le falta la cualidad esencial de una frontera, la inamovilidad. La importancia de este mapa reside en que sirvió de base a la formulación de los puntos 331 y 332 que establecen el límite en el tramo Fitz Roy-Stokes y que muestra que la divisoria de aguas continental está en el Campo de Hielo Sur y este hecho no puede ser ignorado pues el perito chileno en estos dos puntos reconoce que ambas hoyas hidrográficas son territorio argentino, y que pertenecen en exclusividad a la Argentina. Como conforman la cuenca santacruceña, ése sería su límite occidental.

Acta de Peritos del 29 de agosto de 1898

En este acta queda registrada la presentación de la línea general de frontera propuesta por el perito chileno, Diego Barros Arana. Su importancia reside en lo siguiente:

1- En los puntos 331 y 332 de esta propuesta es ofrecido el límite puntual para el tramo Fitz Roy-Stokes con reconocimiento taxativo de la cuenca del río Santa Cruz como territorio argentino, en .exclusividad.

2- Lo que manifiesta previo a la descripción de la propuesta de línea general de frontera, confirma que lo transado fue una frontera andina y luego entra en contradicción cuando quiere imponer un línea hidrográfica en base a la tesis de la divisoria de aguas continental.

En el prólogo expresa lo siguiente:

a. El perito de Chile, que ha formulado un trazado de la línea general de frontera andina chileno-argentina estipulada en el Tratado de 1881, la que presenta a su colega en el plano y lista enumerativa de puntos que se inserta más adelante.

* En esta parte responde a lo transado en 1881.

b. Que, para el trazado de dicha línea, se ha atenido única y exclusivamente al principio de demarcación establecido en la cláusula primera del Tratado de 1881, principio que debe también ser la norma invariable de los procedimientos de los peritos, según el Protocolo de 1893.

c. «Que, en consecuencia, la línea fronteriza que propone pasa por todas las cumbres más elevadas de los Andes que dividen las aguas y van separando constantemente las vertientes de los ríos que pertenecen a uno y otro país».

* Adviértase que el artículo 1 ro. del Tratado de 1881, establece «y pasará por entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro», no menciona ríos porque puede ser simplemente agua o agua helada, pero al expresar, el perito chileno lo que expresa, está reconociendo que son las cumbres más elevadas las que separan los ríos que pertenecen a cada país y no su desembocadura como lo exige la divisoria de aguas continental.

d. «Que la misma línea va dejando, dentro del territorio de cada una de las naciones, los picos, cordones o sierras por más elevadas que sean, que no dividen las aguas de los sistemas fluviales pertenecientes a cada país».

* Al final de esta frase vuelve a introducir la divisoria de aguas continental al decir que no separan las aguas de los sistemas fluviales... Los accidentes geográficos que integran la poligonal no dividen las aguas y pertenecen al territorio argentino, al igual que el cerro Fitz Roy y el Cordón del Bosque, que pertenecen a la hoya hidrográfica del lago Viedma, que no dividen las aguas ni local ni continentalmente.

e. Advierte «que la ubicación topográfica de la línea propuesta es enteramente independiente de la exactitud de tos planos y

que, en esta virtud, declara que dicha línea no es otra que la divisoria natural y efectiva de las aguas del continente sudamericano, entre los paralelos 26° 52' 45» S y 52° S, la que puede ser demarcada en el terreno sin efectuar más operaciones topográficas que las necesarias para determinar cuál sería el curso de las aguas donde éstas no corren materialmente».

* Declara que la línea propuesta no es otra que la divisoria de aguas del continente sudamericano, entrando en contradicción con lo que expresa al comienzo de la introducción, cuando expresa que propone una frontera andina. El Tratado de 1881 estipula una línea orogràfica no una hidrográfica, son las cumbres más elevadas de los Andes que dividen las aguas, la condición geográfica puntual del límite.

* Como tiene conocimiento de la existencia de una sucesión de ventisqueros, declara explícitamente que se puede demarcar la frontera en el hielo.

f. «Que juzgando ya inútil toda discusión por considerar agotadas las argumentaciones de una y otra parte...».

* Esta frase denota discrepancias esenciales. Su inclusión no tiene justificación, si no hubiera presentado una línea de frontera en base a la tesis hidrográfica en franca violación de lo transado en 1881 y 1893.

3. Propone el método para aprobar la propuesta de frontera. Cada perito debe presentar por escrito: a) la nómina de los puntos y trechos, en los que esté de acuerdo con el otro; b) la nómina de los puntos y trechos en que no lo esté.

Con estos antecedentes se formarán dos nóminas de puntos y trechos: a) «La de los puntos y trechos en que, de común acuerdo, queda fijada la línea divisoria entre ambos países; b) la de los puntos y trechos en que, no habiendo acuerdo, debe ponerse de hecho en conocimiento de los gobiernos para los fines ulteriores que prevén los tratados».

* Este método se cumplió y como resultado, por los puntos en que hubo acuerdo (a) se suscribió el Acuerdo de 1898 y por los que no lograron acuerdo (b) se solicitó el arbitraje de la Corona Británica.

4. Al concluir la descripción de la línea de frontera que propone, advierte «que por más que estima suficientes los datos que obran en su poder para establecer que los ríos Futaleufú y Pico, así como los lagos Buenos Aires, Cochrane y San Martín, desaguan en el Pacífico, los cursos de estos desagües no han sido explorados directamente hasta hoy, y está dispuesto a tomar en cuenta cualquier dato que a este respecto pudiera suministrarle el señor perito argentino».

* Vuelve el perito chileno a insistir en la divisoria de aguas continental, en consecuencia le responde el perito Moreno:

«Que antes de resolver sobre los diversos puntos que abarca la exposición de su colega, necesita algunas explicaciones en cuanto a la parte que se refiere al trazado de la línea», que dice «se ha atenido única y exclusivamente al principio de demarcación establecido en la cláusula primera del Tratado de 1881, principio que debe también ser norma invariable de los procedimientos de los peritos, según el Protocolo de 1893. Considera indispensable que conste en las actas de estas conferencias, que ambos peritos declaran que tos puntos de la línea general de frontera que van a proponer, discutir y resolver, se encuentran situados en la Cordillera de tos Andes, con lo que dan cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 1 del Tratado de 1881 y por tos artículos 1 y 2 del Protocolo de 1893, por el artículo 5to. del capítulo «Operaciones Preliminares» de las Instrucciones de la demarcación en la Cordillera de tos Andes del 1/1/1894 y por las bases 1,3 y 6 del Acuerdo de 1896".

* El perito chileno expresó que antes de dar contestación a lo pedido, desea conocer la línea propuesta por la Argentina. El perito argentino contestó que las explicaciones que desea el perito chileno, las dará «una vez que se deje constancia de que se procede en la discusión de acuerdo con lo propuesto por él en el párrafo anterior. «Finalmente Barros Arana res-

pondió que no tiene inconveniente para declarar «que el trazado de la línea general que ha propuesto está de acuerdo con lo dispuesto en los artículos de los tratados y acuerdo que ha citado el señor perito argentino »; nótese que evita decir que es en la Cordillera de los Andes, a partir de aquí la posición será irreductible hasta forzar el pedido de arbitraje para el tramo de los valles transversales.

El perito Moreno por el contrario manifiesta que su propuesta se encuentra situada en la cadena central de la cordillera, que no es otra que la que contiene las altas cumbres a que se refieren el Tratado de 1881 y Protocolo de 1893.

Acta de Peritos del 3 de setiembre de 1898

Francisco P. Moreno, perito argentino presenta en esta fecha su línea general de frontera a pesar de su mala salud. Es necesario destacar de ella, lo siguiente:

1. Propone entre otros muchos, los puntos 304 y 305 que se refieren, el primero al tramo Hito 62-Fitz Roy y el segundo a la hoya hidrográfica del lago Viedma.

2. En el cerro Copahue el encadenamiento principal de la cordillera se dirige al sur y corta el río Bio-Bio. El perito argentino declara que ciñéndose estrictamente a la letra del Tratado de 1881 y Protocolo de 1893, la línea divisoria debería cortar este río, pero ateniéndose a razones de justicia y equidad, acepta la línea que a partir del cerro Copahue propone el perito chileno, quedando en territorio de Chile el valle superior del mencionado río. Lo hizo porque consideró que en 1881 era creencia general en Chile que era territorio chileno, pero con la salvedad que no establece precedente para resolver otros puntos de la frontera. No obstante fue gratuito porque en la Memoria Chilena al Tribunal Arbitral Británico se usó esto para fundamentar y apoyar que lo que se estableció era la divisoria de aguas continental.

3. En otro sector del acta el perito Moreno expresa que en 1881 «se consideraba la línea divisoria general de las aguas inseparable de su cadena central y predominante, y la cresta de esta cadena era para los hombres que firmaron el Tratado de 1881 y para los que lo aceptaron, el único límite internacional, aun cuando no ignoraban que esta cadena era cortada, no una sino varias veces por ríos que tienen sus fuentes al oriente de ella.

Esto prueba que Moreno no propuso una línea orogràfica de altas cumbres simplemente sino de las que dividen las aguas como lo estipulan los tratados. Esta manifestación es hecha para desestimar lo que pretende Chile de que los documentos establecen una línea hidrográfica.

Acta de Peritos del 1° de octubre de 1898

Esta es el acta más importante suscripta entre ambos peritos y se la conoce como acuerdo Moreno-Barros Arana de 1898, tratado internacional sobre límites vigente a perpetuidad. En su artículo primero ellos manifiestan que el resultado de la comparación de ambas líneas generales de frontera propuestas, el 29 de agosto y el 3 de setiembre de 1898, es el acuerdo por los puntos enumerados: 3 al 266; 275 a 281 ; 304 y 305 en la propuesta argentina; y con los enumerados: 10 a 256; 263 a 270; 331 y 332 en la propuesta chilena; «resuelven aceptarlos como formando parte de la línea divisoria en la Cordillera de los Andes, entre la República Argentina y la República de Chile».

* Nótese que explícitamente figura para que no surjan dudas que el límite que integran es en los Andes y automáticamente califica a los puntos en desacuerdo -ubicados fuera de la cordillera- francamente violatorios de lo transado en 1881 y 1893.

Laudo arbitral británico de 1902

El texto del fallo arbitral muestra la parcialidad del árbitro, que al fijar el límite, se refiere permanentemente a la divisoria

Mapa chileno mostrando los límites propuestos por la Argentina y Chile, según las subcomisiones de límites chilenas, hasta 1898.

de aguas continental cuando deslinda cuencas de lagos, ríos, pero lo que mejor prueba esta aseveración es el Informe del arbitraje.

El Tribunal Arbitral no menciona que la base segunda del Acuerdo del 17 de abril de 1896, limita su arbitraje a la aplicación estricta de las disposiciones del Tratado de 1881 y Protocolo de 1893, es decir, lo compromete a no sacar el límite de la Cordillera de los Andes. Lo encomendado al árbitro era decidir cuál de las dos líneas generales de frontera propuestas, cumplía lo exigido por estos dos documentos, que son la ley fundamental de la demarcación.

En el punto 16 figura que han llegado a la conclusión opuesta respecto a lo que se pidió al árbitro, entendieron que lo solicitado, era una línea de frontera precisa, entre las demandas extremas de ambas partes, además que esto interpretaría mejor la intención de los documentos diplomáticos. Nada más alejado de la realidad.

Parten del error que el Tratado de 1881 establece una línea orogràfica y una línea hidrográfica coincidentes o por lo menos su texto permite esa interpretación, (punto 12), lo que no es cierto, lo que coincide en el tramo Paso de San Francisco y el de Pérez Rosales, con excepción del lago Lacar, es el *divortia aquarum* de los Andes y el *divortia aquarum* continental, que es algo muy distinto. Esto no es una constante en la parte más austral, aunque se repite en el tramo Fitz Roy-Stokes. Aunque la zona meridional había sido imperfectamente explorada, se conocía la existencia de los ventisqueros, que el perito chileno declara que se pueden demarcar sin efectuar más operaciones topográficas que las necesarias para determinar cuál sería el curso de las aguas, allí donde éstas no corren materialmente; y también los valles transversales que cortan la cordillera y que por ellos desaguan en los canales del Pacífico los ríos que nacen al oriente de ella entre las latitudes 41° S y 46° 30' S aproximadamente, donde se hallan los ventisqueros. La cordillera en el tramo Fitz Roy-Stokes está ocupada por el Campo de Hielo Sur.

En el punto 11, expresan que «un límite orográfico puede ser indeterminado si no se especifican completamente las cumbres individuales por donde pasa».

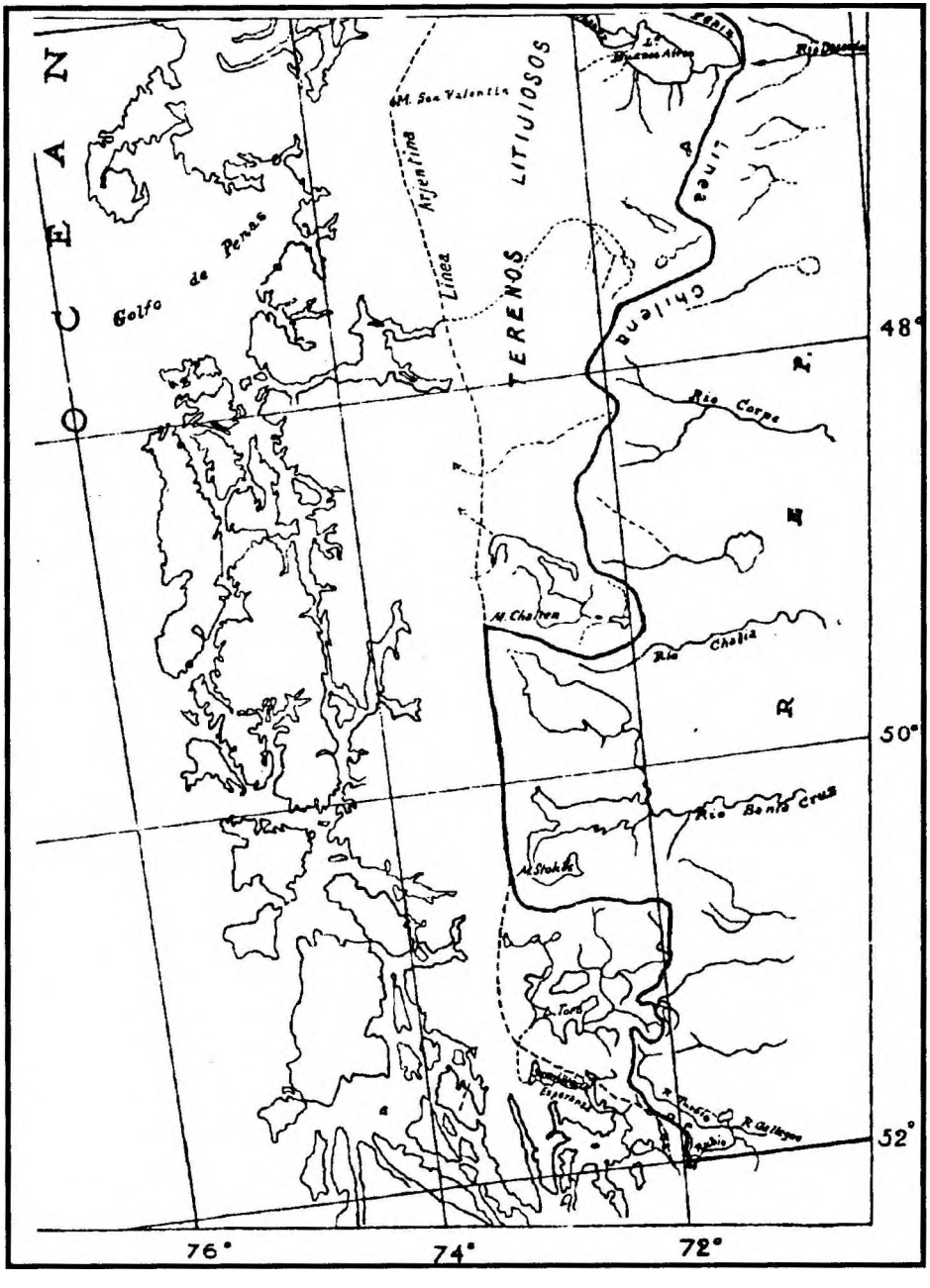
* Para el sector entre la latitud del volcán San Clemente a la latitud del cerro Fitz Roy, el perito argentino presenta al Tribunal Arbitral su línea en el mapa XVIII que consta de varias hojas, en la hoja 5, señala el volcán San Clemente; en la hoja 6, el volcán San Valentín y los cerros; Hyades, Largo, Cachet, Arenales, Pared Norte; en la hoja 7, los cerros: Montura, Blanco, Gorra de Nieve, Cumbrera, Pilares, Toro, Menor, Esperanza; en la 8, los cerros: Mayo, Azul, Indeterminado, Pirámide. En la latitud del cerro Fitz Roy donde confluyen esta línea, la establecida por el Acuerdo de 1898 y la propuesta por Chile. El cerro Fitz Roy aparece muy al este de este punto de confluencia, en territorio argentino no disputado.

El mapa XVIII fue presentado por Argentina junto con su Memoria y el árbitro lo utilizó para fijar la línea arbitral. Por la descripción que antecede, la línea argentina no era para nada indeterminada, aunque simbólica hasta efectuar la demarcación en el terreno.

En el mismo punto, manifiestan específicamente su parcialidad cuando expresan «mientras que una línea hidrográfica, desde el momento en que se indican las cuencas, es susceptible de demarcación en el terreno».

* Esto apoya nuestro derecho a la cuenca íntegra y en exclusividad del río Santa Cruz. Esta manifiesta parcialidad de expertos que se suponían de gran prestigio han transmitido la idea falsa, que una línea hidrográfica es más eficaz que una orográfica, idea opuesta a la realidad, pues la hidrográfica carece de la cualidad esencial de un límite, que es la inamovilidad del mismo; pero convenía a los intereses chilenos y a tos del árbitro en la zona.

* Lo que expresan en el punto 15, corona este dislate total, que fue aceptado como verdad indiscutible, que los términos del



818

Mapa chileno donde se marcan los desacuerdos entre la Argentina y Chile. Fue sometido al arbitraje británico de 1902.

tratado y protocolo son inaplicables a las condiciones geográficas del terreno a que se refiere; y que la letra de tos mismos es ambigua y susceptible de las interpretaciones diversas y antagónicas que le atribuyeron los representantes de tos dos países.

* Los textos de ambos documentos y los subsiguientes entregados al árbitro, son claros y coherentes entre sí y con las transacciones que les precedieron, como la interpretación efectuada por los representantes argentinos y con su exposición ante ese tribunal en el período 1899-1902; que coincide con la opinión de tos autores de Derecho Internacional, antes conocido como Derecho de Gentes, respecto a lo que designan los términos «que dividan las aguas», cuando el límite es una cadena de montañas, que es la división de las aguas que produce la arista de esa cadena de montañas, desde Cicerón y Tito Livio a los de aquella época como Bluntschli, citado por tos chilenos pero mal interpretado por ellos real o fingidamente. Para este autor la cadena de montañas es el límite natura! por excelencia, pues protege a los países e impide mejor que ningún otro, la invasión de la nación vecina.

Posición de Chile ante el Tribunal Arbitral Británico

En 1881 se transó que el espacio donde se ubica el límite hasta el paralelo 52 grados latitud sur, es la Cordillera de tos Andes, como base fundamental de la transacción, de ahí su carácter de inconmovible. El compromiso de reitera en el Protocolo de 1893.

No sacar la frontera de los Andes es lo que satisface la letra y espíritu del tratado, protocolo y documentos subsiguientes entre las partes.

La ubicación puntual de la línea limítrofe es la línea de la más altas cumbres andinas que dividen las aguas, es decir, que no exista una superior que lo haga en la misma vertiente. Consagra una línea orográfica, como es lógico y natural por tratarse de una cordillera el espacio geográfico de su ubicación.

Aparentemente Chile lo aceptó, pero dificultó permanentemente la demarcación pretendiendo que se hiciera lo más al oriente que fuera posible. Más tarde la posesión de tos valles transversales fue su objetivo vital.

La historia de Chile muestra que, aun cuando fue parte del Imperio del Perú porque integraba el Reino de Chile, que fue una entidad exclusivamente administrativa, el Chile propiamente dicho tuvo tos límites que conservó la Capitanía de Chile en la época del Virreinato del Río de la Plata. El límite sur ubicado en el río Bio-Bio es reconocido como tal en la época de la guerra por la independencia, 1818, según la Historia de Chile de Diego Barros Arana. Producida la independencia de España se dan la Constitución de 1823 que en su artículo 3, establece: «El territorio de Chile conoce como límites naturales, al sur el Cabo de Hornos; al norte el despoblado de Atacama; al oriente tos Andes, al occidente el mar Pacífico. Le pertenecen la islas del archipiélago de Chiloé, la de la Mocha, las de Juan Fernández, la de Santa María y demás adyacentes. Permanecen invariables estos límites hasta la Constitución de 1833, año en que Gran Bretaña se apodera de las islas Malvinas.

Durante diez años reconoció estos límites en su ley fundamental, el documento fundacional después de la independencia de España, fijado por su propia y libre voluntad, que es mucho más importante que cualquiera otro ordenado por España con anterioridad, que por éste queda superado.

Chile reconoce libremente, por propia voluntad que sus posesiones territoriales están al occidente de tos Andes, el oriente pertenece a la Argentina; este hecho no puede ser borrado, lo que hace que sus pretensiones fuera de la cordillera y al oriente de la misma sean ilegítimas sin atenuantes.

Chile ha adoptado la política del todo vale para satisfacer sus intereses de expansión territorial como la Argentina respeta los compromisos y ajusta su frontera a tos acuerdos que suscribe, Chile usa la estrategia del incumplimiento para forzar la necesidad de un arbitraje, donde cada vez incorpora algo a expensas de nuestro territorio.

Chile siempre se consideró con derecho a poseer los valles transversales lo que no significa que legítimamente le correspondieran. Para cumplir con el propósito de incorporarlos a su territorio, realizó una interpretación del Tratado de 1881 y Protocolo de 1893 que de acuerdo a las reglas británicas, debe colocarse en la categoría de las interpretaciones odiosas, porque altera el estado de cosas existente a la época de estos documentos, que era respetar a ultranza el límite en los Andes.

El representante de Chile al exponer ante el Tribunal Arbitral Británico manifiesta que el Tratado de 1881 establece como límite entre ambas repúblicas la divisoria de las aguaso *divortia aquarum*, que implica según ellos una línea hidrográfica. En contradicción, expresa que nunca existió desacuerdo entre los negociadores respecto del límite andino y ofrecen ejemplos de descripciones del límite que usaron indiferentemente y como sinónimas durante las sucesivas negociaciones, y son las siguientes:

1. Línea que corre sobre los puntos más encumbrados de las cordilleras, pasando por entre tos manantiales de las vertientes que descienden a un lado y otro.

2. Línea que corre por las cumbres más elevadas de las cordilleras que dividen las aguas, pasando entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro.

3. El *divortia aquarum* de los Andes.

* Todas las fórmulas que anteceden consagran una línea orográfica, que es la que divide las aguas, y no una línea hidrográfica como pretende Chile.

Para apoyar su tesis de la línea hidrográfica, usan un concepto atribuido al profesor inglés William Edward Hall (1865) que expresa lo siguiente: «Cuando un lindero se prolonga por montañas y cerros, la línea divisoria de las aguas constituye la frontera ». Es la línea divisoria de las aguas de esas montañas o cerros, una línea orográfica; no una línea divisoria de aguas a secas, sacada de contexto.

Con el mismo propósito, sostienen que es más importante la segunda frase del artículo primero del Tratado de 1881, que dicen fija explícitamente el principio de la demarcación, que según ellos es la divisoria de aguas, cuando en realidad, es ubicar la frontera de los Andes, en la línea de las más altas cumbres de la cordillera que dividen las aguas y pasa por entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro.

Para convalidar la divisoria de aguas continental razonan: «en un continente limitado por dos mares y dividido por un sistema de montañas, la línea que pasa por las cumbres que dividen las aguas y separa a las vertientes que descienden a ambos lados, es la línea divisoria de las aguas del continente y no otra». El texto que antecede describe la línea divisoria de las aguas de ese sistema de montañas, una línea orográfica idéntica a la línea del *divortia aquarum* de los Andes.

Si ellos consideran que esa es la línea divisoria de aguas del continente ¿por qué en su propuesta de línea general de frontera, ofrecieron una línea hidrográfica que transcurría muy alejada de tos Andes, que según su razonamiento es donde está ubicada la divisoria de aguas continental?

Este tipo de divisoria exige que esas aguas que descienden a ambos lados, desagüen en el océano respectivo. Era bien conocido en 1881 que ríos nacidos al oriente de los Andes desaguaban en los canales de la costa del Pacífico, este hecho geográfico se manifiesta a partir del cerro Tronador hacia el sur, en consecuencia, la divisoria de aguas continental no se produce en la cordillera, lugar de la naciente del río sino en el punto o trecho que cambia de dirección y se dirige al occidente. En este caso la divisoria continental es independiente de la cordillera, por eso no sirve como frontera.

Califican su deducción, como natural y lógica de las expresiones del tratado, que es una manera de descalificar lo estatuido como norma inconmovible.

Según ellos su tesis «se consolida aún más todavía si se toma el único caso dudoso que prevé el mismo tratado, es aquél en que no aparezca clara la divisoria de las aguas».

Para comprender la calidad de su interpretación es necesario transcribir la tercera frase del artículo primero del tratado de 1881. «Las dificultades que pudieran suscitarse por la existencia de ciertos valles transversales -objetivo de la pretensión chilena- formados por la bifurcación de la cordillera y en que no sea clara la línea divisoria de las aguas...». Para que surja la duda debe bifurcarse la cordillera, es decir, dividirse en dos o más cordones y no debe estar claro cuál de los cordones es el que divide las aguas en último término, si está claro se corta el valle y el río si lo hubiera pero en el caso, que puede ser excepcional, ocurre que no está claro por cual de los cordones de la cordillera debe proseguir el límite, se hace levantar un plano del terreno y si se obra de buena fe se puede encontrar la solución. Esta frase no consagra la divisoria de aguas como condición geográfica de la demarcación.

Persistiendo en el tema, en relación a la expresión «*divortia aquarum* de los Andes» del artículo segundo del mismo tratado, interpretan que la expresión latina *divortia aquarum* condensa la idea de la división de las aguas del continente, reproduciendo así el mismo concepto expresado en lenguaje castellano en el artículo primero. Este artículo refuerza el concepto de límite orográfico que establece el artículo primero y destruye la posibilidad que se interprete la división de las aguas del artículo primero como divisoria de aguas continental, los chilenos pretenden burlarlo mediante un razonamiento sofista.

Finalmente manifiestan que su interpretación, «explica la perfecta uniformidad con que los hombres públicos de ambos países y los geógrafos nacionales y extranjeros, entendieron que por un acuerdo solemne de las dos partes quedaba reconocida como frontera internacional el *divortia aquarum* o línea divisoria de las aguas.

Si esto había sido así porque avanzaron tan poco en la demarcación, que en 1897, a dieciséis años del Tratado de 1881, decidieron presentar una línea general de frontera para acelerar esta tarea y sobre todo, ¿por qué estaban exponiendo ante un Tribunal Arbitral, si era tan aceptado uniformemente este criterio de demarcación?

Al analizar el Protocolo dicen, «que el principio del *divortia aquarum* fue propuesto en forma legal por el gobierno argentino en mayo de 1881 para la delimitación efectiva y aceptada por Chile sin la menor vacilación». Cuando en contradicción y con anterioridad habían expresado al analizar la transacción que precedió al Tratado de 1881 que «la primera insinuación partió del gobierno de Buenos Aires, el cuál con fecha 31 de mayo, invitaba a Chile, por intermedio del general Osborn, a proponer un pacto definitivo de límites con arreglo a las declaraciones recíprocas que durante el curso de la discusión se habían ido haciendo por una y otra parte. Correspondiendo a esta invitación, el ministro de relaciones exteriores de Chile, don Melquíades Valderrama», ofreció el texto del artículo primero del Tratado de 1881 y nuestro Canciller propuso el agregado final de la segunda frase, que fue aceptado y es la versión que conocemos.

La interpretación de los términos «y partes de ríos» es consecuente con las anteriores, además de decir que estos términos fueron colocados incidentalmente, para minimizarlos, dicen que no expresan que se pueden cortar los ríos al hacerse la fijación de la línea divisoria en el terreno sino que, «expresamente pertenecerán a la República Argentina las partes de ríos que están al oriente de la divisoria de las aguas». Lo que no explican ¿por qué son partes de ríos?, si la línea hidrográfica envuelve ríos enteros.

Conocido el desagüe de ríos nacidos al oriente de los Andes, que tiene lugar al occidente de la cordillera, si el principio demarcatorio hubiera sido una línea hidrográfica, no era posible poseer todas las tierras y todas las aguas al oriente de la línea de las más elevadas cumbres de la Cordillera de los Andes que dividen las aguas ni cumplirse el principio oceánico excluyente,

que estatuye la norma «Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, no sólo en la costa sino al oriente de los Andes», por eso el tallo británico evidencia manifiesto abuso de poder y explícita parcialidad hacia Chile.

Vuelven a insistir en relación al artículo 3 que se refiere a los valles formados por la bifurcación de la cordillera y expresan nuevamente que los peritos deben hacer buscar en el terreno la línea divisoria de las aguas, como condición geográfica de la demarcación. La divisoria de las aguas no es la condición geográfica de la demarcación, porque si lo establecido fuera una línea hidrográfica carecería de importancia la bifurcación de la cordillera porque la tendría el desagüe de los ríos que corren por el valle.

Los mapas son simbólicos y pueden variar su dibujo sin afectar la demarcación definitiva, que tiene doble registro, por actas donde figuran las coordenadas geográficas generales y las de los hitos que se fijan en el terreno, en particular.

En consecuencia, las críticas que realiza el representante chileno a la línea pretendida por la Argentina, carecen de seriedad y total desconocimiento de la cordillera, pero coherente con su interpretación general. Analizando el trecho 304, aceptado formando parte del límite común el 1/10/1898, expresan: «la cresta de la cadena nevada que domina por el occidente el lago San Martín, ha tenido que ser transformada en un meridiano por más de 100 km de extensión, de la línea que ha de correr en ella». Observando un mapa actual de Chile, vemos que lo que corta el desagüe del lago San Martín es el Campo de Hielo Sur, que tiene un desarrollo vertical y lo que se observa desde el territorio argentino es su borde oriental, nuestro perito estaba en lo cierto, aunque su línea recta es simbólica, porque se entendía que al demarcarla adquiriría su forma definitiva.

Concluyendo, esta interpretación por parte de Chile de los términos y del espíritu de los documentos finales, claros y coherentes, correctamente interpretados por Ios representantes argentinos, interpretación particular reiterada en el tiempo para avanzar sobre nuestro territorio y el incumplimiento actual de las contraprestaciones debidas en los tramos Fitz Roy-Stokes e Hito 62-Fitz Roy, brinda a la Argentina la oportunidad de rever el límite en la parte más austral de nuestro territorio, legítimamente, buscando el cumplimiento de lo transado en 1881 y 1893, o en su defecto, hacer uso de los medios pacíficos que se disponen, incluso un pedido unilateral de arbitraje técnico, siguiendo el ejemplo de Chile.

El Pacto de Bogotá y la Convención de Viena sobre Derecho de Tratados, prescriben actuar de buena fe, lo hemos hecho, y autorizan a rever las sentencias en que se ha verificado abuso de poder por parte del árbitro o del mediador.

Un país merece respeto internacional porque cumple sus compromisos, pero más aún si también hace cumplir las contraprestaciones que le deben.

CORMORANES

ETEL CARPI

Los dibujos que ilustran este artículo son de Elda Krugery Luis Huber, y pertenecen al libro Guía de aves argentinas de Martín R. de la Peña y por cuya gentileza se publican.

823

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Etel Carpi nació en Los Toldos (Buenos Aires) el 16 de diciembre de 1957. En el año 1980 egresó del Conservatorio Nacional de Música «Carlos López Buchardo» con el titulo de Profesora Nacional de Música especialidad piano. Realizó estudios de Composición con los maestros Osvaldo Mora y Virtú Maragno y de dibujo y pintura en el taller de la profesora Susana Raffo. Ejerció la docencia a nivel terciario en el Conservatorio Provincial de Junin (B.). Su gran amor: la naturaleza, ha llegado a ser su fuente de inspiración. Para ello, no sólo se dedicó a admirarla sino también a estudiarla, emprendiendo continuos viajes de investigación e interpretación de la geografía, fauna y flora de nuestro país.

Como escritora ha publicado tos siguientes libros: «Sonetos» (poesía-1984) ed. propia; «Los dominios del silencio» (poesía-1987) Buenos Aires; «Fauna marina austral» (ensayo-1985) Ed. Albatros; «Evocaciones de una viajera» (relato-1989) Ed. Marymar. Varias notas sobre Ecología en diarios de Lima (Perú).

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993

CDU 598.2
Recibido: 5 de mayo de 1992

Los cormoranes forman parte de las aves de aguas marinas próximas a las costas, como así también de ríos y lagos interiores.

Por lo general son muy atractivos, de cuello y pico muy largos, y son excelentes buceadores. El pico fuerte, largo y encorvado, es tan largo como la cabeza y las patas palmeadas son cortas y fuertes.

Si bien son buenos nadadores y zambullidores no se introducen frecuentemente en el agua, sino para pescar. El plumaje se les humedece fácilmente y tienen que pasar largos períodos con las alas extendidas para secarse en sus posaderos.

Pueden criar en acantilados, rocas y árboles, formando grandes colonias, a veces donde conviven varias especies amigablemente.

Se alimentan de peces que pescan zambulléndose de cabeza, persiguiendo luego su presa bajo el agua y usando las patas para avanzar.

Orden: Pelecaniformes
Familia: Phalacrocoracidae

Alimentan a sus pichones por regurgitación preparándoles una pasta especial con peces y las crías introducen la cabeza en sus bocas para extraer la papilla.

Algunas especies de cormoranes son grandes productoras de guano, y cada año fabrican el nido sobre otro ya existente y si las condiciones ambientales no lo destruyen se puede observar que el nido crece en altura, como una torre (cono truncado) con un hoyo de poco diámetro en la parte superior para poner los huevos.

Están presentes en todo el mundo, menos en el Pacífico Central, pero más de la mitad de las especies se encuentran en el hemisferio sur, donde han desarrollado un plumaje de coloración muy bella.

Estas aves guaneras son muy provechosas para el hombre si se tiene el cuidado de no molestarlas en sus hábitos cuando están en tierra para reproducirse. Porque cada ave produce por año una buena cantidad de guano.

Durante muchísimos años -y aún hoy- se ha venido extra-yendo el guano en épocas de crianza provocando el lógico abandono de las aves, y en país agrícola-ganadero como el nuestro, la producción de fertilizantes es de suma importancia.

Y el guano de estas aves es considerado excelente por las siguientes razones.

1) Kkeva butrpigebim ácido fosfórico, potasio y calcio.

2) Su nitrógeno se encuentra en formas diferentes: nítrico, amoniacal y orgánico en su mayor parte.

Nuestras especies

En nuestro país podemos encontrar 6 especies de cormoranes.

Biguá (Phalacrocorax Olivaceus)

Observaciones

Es de distribución universal; la especie Phalacrocorax Olivaceus pertenece al continente americano y la subespecie P. Olivaceus Olivaceus es exclusiva de la zona del Río de La Plata.

C. Olrog (1978), distingue dos subespecies en nuestro país: Phalacrocorax Olivaceus Olivaceus, hasta Chubut y Phalacrocorax Olivaceus Niger que habita desde Chubut a Tierra del Fuego, en costas, ríos y lagunas.

Aspectos generales

Tiene plumaje negro con brillos de azul y verde. El pico es amarillo blancuzco.

Un poco mayor que la gaviota Cocinera o Dominicana, tiene la apariencia de un pato cuando se lo ve en vuelo, aunque de línea más estilizada.

Posee un cuerpo largo, el cuello tiene movimientos de ofidio, la cabeza es alargada con pico grueso y poderoso, algo terminado en gancho. La cola es larga y cuando está posado, toca el suelo. En cambio sus patas son muy cortas.

El ave joven es pardo opaco, más claro en las partes inferiores. El pichón está recubierto de plumón negruzco.

Distribución geográfica

Se extiende por toda la costa de nuestro país, incluso en aguas dulces hasta la zona andina.

Una colonia muy importante de estos animales se encuentra en el Delta (Aramburu y Bo 1961) donde los nidos son de ramitas o palitos, a un metro del agua aproximadamente.

En la costa patagónica, se ven mucho junto a otras aves. En las partes altas de la Isla de los Pájaros, en el Golfo San José, son fácilmente observables buceando en Punta Norte, Punta Tombo, Caleta Valdés, Punta Roja, Cabo Dos Bahías, etc. También anidan en Isla de los Pájaros de la ría del río Deseado (Santa Cruz).

Sus migraciones no son importantes y nunca se alejan mucho de sus lugares de nidificación.

Nidificación

En verano nidifica en islas pequeñas y rocosas cercanas a la costa del mar, y también en islas de agua dulce. Sus colonias no son muy numerosas, es más bien solitario y si construye sus nidos en el suelo los forra con materia vegetal.

Sin embargo prefiere hacer el nido solo en los arbustos. Esto lo he podido comprobar en Isla de tos Pájaros (Chubut). Ellos se instalan en la parte más alta de la isla, donde hay algunos arbustos y allí aparecen, como verdaderos vigilantes de todos tos demás seres alados que revolotean alrededor de la pequeña y muy concurrida isla.

La hembra inicia el noviazgo con expresiones rendidoras, mientras que el macho juguetea con materia para el nido; la hembra lo hace y pone 3 huevos de color blanco a celeste y cáscara gruesa.

Los pichones, como en todas las especies de cormoranes son alimentados por regurgitación, con una pasta especialmente preparada por los padres.

Cormorán gris (Phalacrocorax Gaimardi)

Aspectos generales

Es gris plomizo o plateado con reflejos púrpuras y azulados, con manchas negras y blancas. Patas rojas y pico amarillo. Los pichones son oscuros. Fácilmente distinguibles por su color.

Distribución geográfica

Es muy raro; sólo se lo puede encontrar en la ría de río Deseado (Isla Elena), en Cabo Blanco y posiblemente en la ría de San Julián (todos lugares de Santa Cruz). Algunos autores consideran que también anida en Chile y Perú.

Nldiflcación

El lugar típico es la barranca de Isla Elena en la ría Deseado (Santa Cruz) que es de pórfido rojo, abrupta, de unos 10 a 15 metros de altura. Las colonias de cormoranes grises ofrecen en ese lugar un espectáculo inolvidable por su belleza.

En los flancos verticales de estas barrancas construyen los nidos aprovechando las desigualdades naturales de la superficie de la roca o en tos huecos que siempre hay. Fabrican el nido con organismos marinos cementados con sus propios excrementos y lo adhieren con fuerza a la roca. Parece una cornisa semicircular, con la concavidad en su parte superior que contiene ramitas y plumas para cobijar tos huevos. Eligen la parte media de la barranca, a distancia del borde superior y agua.

Nidifican cerca de la colonia del cormorán roquero o de cuello negro, la puesta es de 5 huevos celeste claro y tos pichones son oscuros.

Cormorán roquero (Phalacrocorax Magellanicus)

Aspectos generales

Es muy bello, el plumaje de la cabeza, cuello y espalda es negro brillante con matices azules y verdes (atornasolado). El vientre y el pecho es blanco nieve. El cuello negro es la marca característica que lo distingue fácilmente del cormorán blanco (Phalacrocorax A. Albiventer).

Tiene ojos pardo-negruzcos y se observa en cercanías del ojo y del pico una mancha de color rojo que es también característica. Y por detrás del ojo, una mancha blanca.

Distribución geográfica

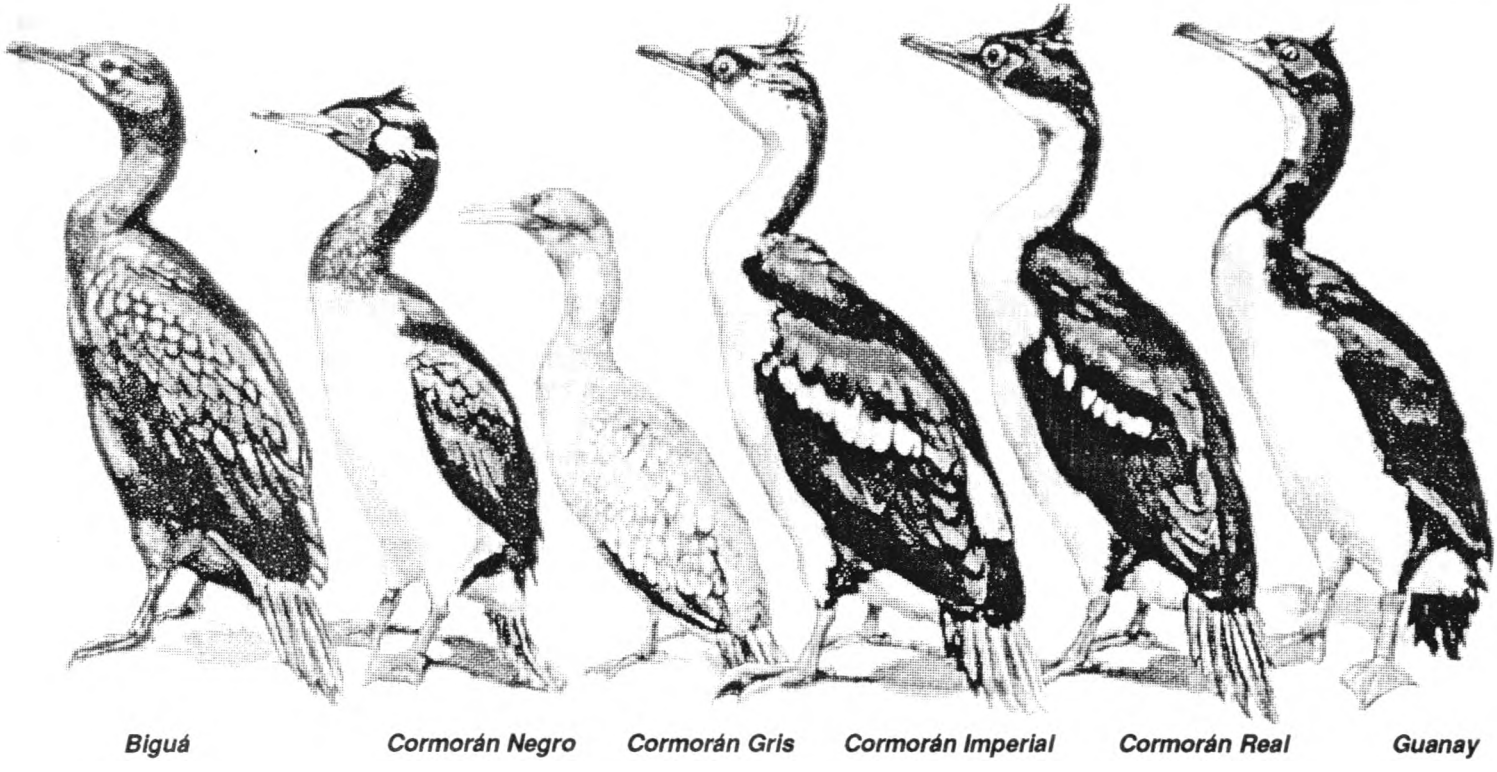
Nidifica en Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego e Islas Malvinas llegando en invierno hasta Buenos Aires y en la costa chilena hasta Valdivia.

La época de reproducción es primavera y verano, integrando, con otros cormoranes, pequeñas colonias muy bulliciosas en barrancas y rocas, generalmente de islas cercanas a las costas. Algunas islas donde los han visto son;

Isla Moreno (Chubut): En la parte alta de la isla, sobre un promontorio rocoso. V comparten la pequeña isla con pingüinos magallánicos, gaviotas, ostreros y lobos marinos.

Isla Lobos (Chubut): Esta isla consiste en un único promontorio rocoso de pocos metros de diámetro, más ancho en la base y afinándose hacia arriba, termina en punta redondeada.

Ahí arriba tienen sus nidos. Dicho promontorio ha adquirido un color blancuzco debido a la cantidad de guano depositado. Es un verdadero espectáculo poder observar desde lejos esta isla, apareciendo como un montículo blanco, coronado por minúsculos manchones negros que se recortan sobre un cielo de intenso azul.



Isla Roja (Chubut): Aquí, en esta pequeña isla donde conviven amigablemente todo tipo de animales, tienen los cormoranes un verdadero paraíso que comparten con gaviotas Cocineras, ostreros, paloma antártica, Skúas, lobos marinos de un pelo y elefantes marinos; pero muy especialmente con el cormorán blanco, anidando en colonias mixtas donde ambas especies aparecen mezcladas. Parece que esto suele ser frecuente entre las distintas especies de cormoranes, lo que indica la característica sociable de estas aves.

Isla Elena (Santa Cruz): Es en la ría Deseado. Nidifican cerca de la colonia del cormorán gris ubicándose a partir del extremo este del acantilado.

Nidificación y reproducción

Los nidos de estas aves son verdaderas obras escultóricas. Las cormoraneras semejan el suelo lunar, están formadas por cientos de nidos en forma de cono que se levantan algunos centímetros del suelo y que al estar todos juntos y a diferentes alturas, en ciertos lugares dan la sensación de ser extrañas construcciones extraterrestres.

Se forman así a través de los años, con las grandes cantidades de guano que se va acumulando, obteniendo un tinte blanco-grisáceo característico.

La parte superior de cada nido tiene como un hueco o un

hoyo donde ponen los huevos. Generalmente son dos, pero es común encontrar tres y hasta cuatro huevos. He observado nidos ocupados por cuatro pichones que cómicamente permanecían fuera, puesto que el nido lo cubría todo el padre.

Hacia fines de diciembre de 1982, pude encontrar en Isla Roja pichones en distinta etapa de crecimiento (juveniles, con plumaje ya adulto; otros bastante grandes con el típico plumaje gris; recién nacidos desprovistos totalmente de plumas, que tienen la apariencia de una víbora) y también se encontraban algunos huevos. La incubación dura entre 28 y 31 días, (común a todas las especies).

Comportamiento

Es muy manso y no abandona el nido ni los pichones ante el peligro. Se limita a abrir las alas y a emitir un sonido ronco como de cerdo.

Guanay (Phalacrocorax Bougainvillii)

Es negro con reflejos de azul y púrpura. La parte ventral blanca. Nidifica en grandes colonias, pone 2 ó 3 huevos de color celeste pálido, en islas cercanas a la costa chilena y peruana. Puede llegar hasta el Estrecho de Magallanes, incursionando en aguas argentinas.

Según J. Daciuk (1977), desde hace unos cuantos años anida en Punta Tombo, conjuntamente con P. Albiventer y P. Magellanicus.

Cormorán real (Phalacrocorax Albiventer)

Observaciones

Es el más difundido de las costas patagónicas.

Aspectos generales

Se lo llama vulgarmente cormorán de «ojos azules» por tener la piel desnuda en torno del ojo de color azulado. Es el más hermoso y muy típico de nuestro país. También se le llama «cuervo de agua», ya que vive en zonas costeras y no se aleja mucho del mar, ni de la costa.

En apariencia es parecido a los demás cormoranes. Largo cuello y pico como los de su familia.

El plumaje es negro con tintes atornasolados, verdes, azules, y violetas en la cabeza, espalda, alas y cola, mientras que el vientre y la parte anterior del cuello es blanco.

Sus ojos azules presentan en su cercanía una notable carúncula amarilla. Y en época de los amores, un bellísimo copete nupcial. El ejemplar joven es blanco pero algo más opaco (casi pardo) por arriba.

El pichón tiene plumón negruzco, más oscuro en el cuello y en la cabeza y cuando recién nacidos, son negros y arrugados.

Experto pescador y hábil zambullidor se alimenta de peces y crustáceos. Su vuelo y su forma de nadar es semejante al del biguá común.

Distribución geográfica

Se reproduce en las Islas Malvinas y en la costa patagónica, desde el Estrecho de Magallanes, Cabo de Hornos e islas vecinas. En Chile se lo puede encontrar en la zona de Magallanes.

En invierno migra al norte llegando hasta Buenos Aires y Uruguay.

En Punta Tombo se encuentran grandes colonias, a 3 km de la pingüinera. También hay en Punta Ninfas, Isla Roja, donde forman colonias mixtas con el cormorán roquero y en Isla Elena, Santa Cruz.

Reproducción

Nidifican desde fines de octubre a enero. La época de celo es de julio a setiembre en que desarrollan el plumaje nupcial.

GUIA DE CORMORANES DE ARGENTINA

ESPECIE	ASPECTOS GENERALES	DISTRIBUCION GEOGRAFICA	NIDIFICACION
1. Biguá (Phalacrocorax Olivaceus) 2R.	Coloración general negra, con pico y cuello largos.	Todo el país.	Nidifica en árboles y arbustos. Construyen el nido con palitos en forma de plataforma de 35 cm de diámetro). 3 a 5 huevos.
2. Cormorán Gris (Phalacrocorax Gaimardi)	Coloración general gris con manchas blancas en el cuello. Patas rojas.	Nidifica en Puerto Deseado (Santa Cruz).	Colonia en acantilados. Nido como plato hondo construido con algas. Pone 3 huevos.
3. Cormorán Roquero o Cuello Negro (Phalacrocorax Magallanicus)	Negro, incluido el cuello, Ventral blanco. Cara roja y patas rosadas.	Nidifica en Tierra del Fuego, costas de Santa Cruz, Chubut y Malvinas.	Colonias a veces numerosas en común con otros cormoranes. Nido como cono truncado sobre el suelo. En costas y acantilados.
4. Guanay (Phalacrocorax Bougainvillii)	Parecido al 3. Cara roja, garganta blanca. Parte del cuello negro.	Costas de Chubut.	Igual al 3.
5. Cormorán Real (Phalacrocorax Albiventer)	Negro con el cuello anterior y ventral blancos. Anillo azul alrededor del ojo.	Islas y costas desde Chubut a Tierra del Fuego.	Igual al 3.
6. Cormorán Imperial (Phalacrocorax Atriceps) 3R.	Parecido al 5. Con blanco en el dorso inferior.	Islas subantárticas. Lagos e islas de Tierra del Fuego. Lago Nahuel Huapi. Costas e islas de la Patagonia.	Igual al 3.

Los materiales del nido los acarrea el macho y la hembra los utiliza. Ofrecen un hermoso espectáculo juntando trozos de algas, restos de crustáceos y ramas secas para formar el nido, y luego cuando traen comida para los pichones en el pico.

Forman cilindros o conos levantados del suelo (conos lunares), con una depresión en la punta donde colocan los huevos que son 2 ó 3, de color verdoso, alargados y con dimensiones medias de 62 x 40 mm.

La postura es en octubre, noviembre y diciembre y el empolle lo realizan entre macho y hembra. Tres meses después de nacer, tos pichones ya pueden volar.

Su vuelo, semejante al de tos otros cormoranes, es de constantes aleteos.

Depredadores

Como principal enemigo tiene a la gaviota parda que se apodera de huevos y pichones. Los miembros de la colonia deben mantener una permanente vigilancia sobre estos enemigos, a tos que se suma la Paloma Antártica que con audacia y a veces impunidad roba tos huevos, incluso, con la presencia del ave incubando.

Un gran enemigo es el hombre que con el afán de comercializar el guano, en tos meses de nidificación, provoca disturbios en las colonias.

Más de las veces el hombre olvida el respeto que debe tener hacia otros seres vivos y la maravillosa convivencia que existe entre las dos especies de cormoranes de Isla Roja, como así también el respeto mutuo que se prodigan los animales que allí viven.

Son tan mansos que con cierto cuidado uno puede acercarse y acariciarlos, pues cuando están anidando no abandonan el nido aunque se muestran algo inquietos. Muchas veces fueron mi compañía mientras yo trabajaba. Podía quedarme cerca de ellos y al rato de verme ya se tranquilizaban. Algunos iban al mar y regresaban con comida para sus pichones.

En vuelo son bastante pesados, planean constantemente y no se elevan a mucha altura, pareciera como que no les gustase volar. Ello contrasta con su habilidad en el agua donde nadan, bucean, se zambullen con total destreza. Es allí donde se encuentran a gusto. Cuando se sumergen, nunca se sabe por dónde reaparecerán y pueden pasar varios segundos antes de volverlos a ver.

Cormorán imperial (Phalacrocorax Atriceps)

Es muy semejante al cormorán real.

Distribución geográfica

Hay tres razas:

1) Phalacrocorax Atriceps Atriceps, que habita en Tierra del Fuego, lago Nahuel Huapi y costa chilena hasta la bahía de Arauco.

2) Phalacrocorax Atriceps Georgianus, esta subespecie es propia de las islas Georgias del Sur.

3) Phalacrocorax Atriceps Bransfieldensis, se extiende desde el Archipiélago Antártico hasta las Islas Shetland, Orcadas y Sandwich del Sur.

La subespecie P. A. A. que habita el lago Nahuel Huapi puede haber llegado allí desde el Pacífico, pues también se los ha encontrado en Chile. Pero en el año 1971, eran muy pocos los ejemplares que allí quedaban.

Nidificación

Anida en la zona del Cabo de Hornos y Santa Cruz desde octubre a enero. También en Chile, islas Orcadas, Shetland y otras islas de la Península Antártica.

Pero el lugar más insólito donde anida este cormorán es en tos acantilados del extremo noroeste de la isla Victoria en el lago Nahuel Huapi.

En las grietas de esos acantilados nidifica y tiene sus dormideros. Durante el día salen en busca de alimento. Como

los acantilados de la isla Victoria son paredones desnudos inaccesibles para el hombre ya que caen a pique sobre el lago, con una altura de 60 metros, no es fácil estudiarlos.

Se cree que llegaron allí provenientes de la costa chilena; en enero de 1946 había más de 300 individuos en isla Victoria pero en el año 1965 no quedaba ninguno.

La razón fundamental es la acción del hombre que provocó un desequilibrio ecológico en esas aguas introduciendo peces alóctonos (salmón) en detrimento de los peces nativos, alimento de estos cormoranes (1).

Conclusión

Vuelvo a repetir lo que decía al finalizar el artículo Ns I, publicado en el Boletín Ne 765; una especie o una población de una especie puede desaparecer sólo por alguna catástrofe, pero también por la interacción de muchos y variados factores externos y naturales.

Lo que debemos cuidar, es que el hombre no favorezca la extinción, sumándole su acción negativa a todos los demás factores adversos.

Y sólo conociendo la biología de la especie, se puede contribuir en favor de ella y protegerla para el futuro del país y del mundo.

El cormorán es una especie importante para nuestro país, no está mal que se explote el guano, pero es necesario que se haga en los meses de invierno cuando las cormoraneras quedan vacías y, de esa forma no se influirá negativamente sobre las crías. Es éste un recurso económico importante y renovable si se lo explota correctamente.

(1) Jorge Navas. Neotrópica. Volumen 16 N° 51.1970

Bibliografía Orientativa

-Aramburu, R. H.; BO, N. A; 1961. Descripción de colonias de nidificación (Delta del Paraná) y Golfo San José (Chubut) y estudio de los estados juveniles de Phalacrocorax Brasilianus Brasilianus. Rev. Museo de La Plata (Nueva Serie). Secc. zoología, tomo VII. Págs. 107 a 121. La Plata.

-BO, N. A., 1956. Observaciones sobre el biguá. El Hornero, tomo X N° 2 págs. 147-157. Buenos Aires.

-1958. Una colección de aves del este de Chubut. Rev. Museo de La Plata (Nueva Serie). Sección zoología. Tomo VII. Págs, 35-50. La Plata.

-Bucher, E.;Herrera,G. 1981. Comunidades de aves acuáticas de las lagunas de Mar Chiquita (Córdoba) República Argentina. Ecosur, volumen 8. N° 15. Págs. 91-120. Buenos Aires.

-Carrara, I. S., 1952. Lobos marinos, pingüinos y guaneras de las costas del litoral marítimo e islas adyacentes de la República Argentina. Ministerio de Educación, Universidad de La Plata. Fac. de Gen. Veterinarias. Cátedra de higiene e industrias (Publicación especial). La Plata.

-Daneri, C.A., 1960. La nidificación del biguá (Phalacrocorax Olivaceus Olivaceus en Puerto Deseado). Physis. Volumen XXI. N° 61 Págs.: 273-277.

-De la Peña, M. R. 1979. Enciclopedia de las aves argentinas. Edición Colmegna. Santa Fe.

-De la Peña, M. R. Guía de las aves argentinas.

-Doello Jurado, M. 1917. Sobre aves de Puerto Deseado. El Hornero, tomo I. N° 1 Págs. 8-16. Buenos Aires.

-Escalante, R., 1970. Aves marinas del Río de La Plata y aguas vecinas del Océano Atlántico. Barreiro y Ramos S. A. Montevideo. Uruguay.

-González Ruiz, G. T., 1955. La fauna del litoral atlántico. Lobos y elefantes marinos, pingüinos y aves guaneras. Ministerio de Agricultura y Ganadería de La Nación. Administración General de Parques Nacionales. Natura. Tomo I. N² 2 Págs. 131-129. Buenos Aires.

-Narosky, T. Yzurieta D: 1987. Guía para la identificación de las aves de Argentina y Uruguay. A. O. del Plata. Vázquez Mazzini Editores.

-Navas, J. R., 1970. Nuevos registros de aves para la Patagonia. Neotrópica, Volumen 16. N° 49. Págs. 11-16. La Plata.

-1970. La identidad de los cormoranes del lago Nahuel Huapi. Neotrópica. Volumen 16. N° 51. La Plata.

-1971. Notas sobre aves del Parque Nacional Nahuel Huapi. Algo más sobre los cormoranes del lago Nahuel Huapi. Neotrópica. Volumen 17 N° 54. La Plata

-Novatti, R. 1960. Observaciones sobre aves oceánicas en el mar de Weddell durante el verano 1959-1960. Contribución del Instituto Antartico Argentino N° 53. Buenos Aires.

-Renard, A., 1931, Algunas observaciones sobre aves durante un viaje a la ría de Deseado. El Hornero. Tomo IV. N⁹ 4. Págs. 412-414.

-Tomo, A. P., 1972 (1971). Aves y mamíferos antárticos. Dirección Nacional del Antàrtico. Divulgación N°1. Buenos Aires.

-Vigil, C. 1977 (1973). Aves argentinas y sudamericanas. Editorial Antártida. Buenos Aires.

-Zapata, A. R. P. 1967. Observaciones sobre aves de Puerto Deseado, de Santa Cruz. El Hornero, tomo X. N° 4. Págs. 351-379. Buenos Aires.

INSTITUTO TECNOLOGICO DE BUENOS AIRES

UNIVERSIDAD PRIVADA

CARRERAS DE GRADO

- ✓ Ingeniería en Petróleo
- ✓ Ingeniería Electrónica
- ✓ Ingeniería Industrial
- ✓ Ingeniería Mecánica
- ✓ Ingeniería Química
- ✓ Ingeniería Informática

CARRERAS DE POSGRADO

- ✓ Gestión de la Calidad
- ✓ Telecomunicaciones
- ✓ Sistemas de Computación
- ✓ Gestión Ambiental

Av. Eduardo Madero 399 - 1106 Capital Federal
Teléfonos: 314-4676/7601/7748 - Fax: (541) 314-0270

Cortesía del diario **La Prensa**, de Buenos Aires

TESTIMONIOS DE HEROISMO EN LAS MALVINAS

¿RECUERDA A LANGOSTINO Y LA CORINA?

Por **Carlos R. Doglioll** *

Los argentinos que pasaron la curva de los cuarenta recordarán, sin duda, una vieja revista de historietas publicada allá por la década del 40 y un poco más acá, que incluía entre sus personajes más notables y autóctonos a un marino muy argentino llamado Langostino, el que tripulaba un pequeño barco inefable que hizo nuestras delicias cuando éramos chicos: se llamaba *Corma*. Familiarmente para todos, era *La Corina...*

Pasó el tiempo. Uno se hizo adulto y dejó de leer regularmente historietas y también pasó que dejó de editarse «Patoruzito» y con ello desaparecieron Langostinoy su *Corina*. No los volví a ver hasta que se produjo la campaña en el Atlántico Sur, en los que ya van siendo lejanos pero siempre inolvidables días de 1982.

Cuando fue ocupado el entonces Port Stanley el 2 de abril, la Falklands Islands Company (FIC) operaba tres pequeños barcos con los que se realizaba el tráfico interisleño en el archipiélago; embarcaciones marineras dotadas con un modesto radar de navegación, obviamente no llevaban armamento alguno y estaban pintadas con colores que las hacían muy características.

Ostentaban un pequeño puente de mando emplazado a popa y una cubierta por donde se accedía a una única bodega increíblemente impregnada de olor a oveja. Eran el *Forrest*, el *Penélope* y el *Monsunnen*. Su utilidad no escapó a nadie desde el primer momento y rápidamente fueron requisados y transfor-

mados en orgullosos buques auxiliares de nuestra Armada, antecediendo a los nombres que poseían desde su botadura con el tradicional prefijo ARA. Así nacieron los ARA *Forrest*, *Penèlope* y *Monsunnen*.

Fueron confiados a tres oficiales jóvenes, los entonces tenientes de navío Molini (*Forrest*), Gopcevich (*Monsunnen*) y González Llanos (*Penélope*), diferentes en su personalidad, aun cuando los hechos demostraren que los tres eran muy buen calco en el detalle más importante: en elios animaba por igual la llama sagrada de la decisión de cumplir con su deber.

Gopcevich, alto, delgado, de maneras extremadamente corteses, poseía un bigote que era más de caballería que naval, y por sobre todas las cosas, una asombrosa serenidad en situaciones límites, capaz de contagiarse a quienes tenía cerca.

González Llanos llevó sobre sus espaldas la responsabilidad de ser la continuación de un apellido tradicional en la Armada: sereno, de no muchas palabras, eficiente. (Probablemente haya habido quienes, por esas cosas de las comunidades muy estrechamente ligadas que forman cada una de las Fuerzas y donde todos conocen a todos, lo seguían viendo como «el hijo de» ; pero después de su brillante desempeño en Malvinas sería González Llanos a secas).

Y finalmente Molini: algo bajo, fornido, con un cuello sólido, una cara redonda y ojos vivaces que señalaban, más allá de un temperamento afable, un marino cuya decisión, voluntad de pelea y suerte en las acciones, sería puesta a prueba una y otra vez.

Pese a haberlos visto antes, me di cuenta de lo que realmente miraba cuando fui al embarque de una compañía del Regimiento 5 de infantería (Paso de los Libres era su asiento de paz), que debía ser trasladada a Howard. Estaban nuestros sufridos correntinos sentados en el muelle, esperando pacientemente y aprovechando un sol que entibiaba el cuerpo, cuando el bulto colorado que flotaba allí cerca comenzó a volverse «familiar».

Estaba conmigo un compañero de promoción con el que compartíamos idéntica función en las Malvinas, y le dije (palabra más o menos): «¿Decirne, este barco no te hace acordar a *La Corina* y a Langostino, de Patoruzito?». La idea nos hizo reir a los dos y nos pusimos de acuerdo en que era así.

Esta Corina, multiplicada por tres, hizo casi literalmente hablando de todo, en los días que precedieron al 1° de mayo, especialmente en el trasporte de persona! y material desde el ya Puerto Argentino hacia Howard, Fox y Darwin.

«Disfrutaron» de sus bodegas hombres de distintos regimientos de las brigadas III y IX del Ejército Argentino, amén de una batería del GADA 101. Soportaron en estas correrías, ya por aquellos días sujetas a la amenaza de acciones de submarinos británicos, especialmente las inclemencias del mar.

Esto generó múltiples recuerdos que siempre acercan una sonrisa entre los hombres de! Ejército, acostumbrados a la tierra firme y no al brutal zangoloteo a que se veían sometidos. Ante la amenaza de tos submarinos se navegaba caleteando (muy pegados a la costa), pero aún se podía operar de día.

Y llegó el 1° de mayo.

A las 4.40 un primer Vulcan lanzó, afortunadamente no muy bien apuntado, un reguero de bombas sobre el aeropuerto, logrando un sólo impacto (y en un borde) sobre el total lanzado. Los «Harriers» nos hicieron un par de ataques a partir del amanecer y nuestros radares comenzaron a señalar (pasado el mediodía) que se aproximaban embarcaciones de superficie.

En un día de sol brillante, sin una nube, con un mar en calma chicha, la reverberación del sol sobre las aguas provocaba una ilusión óptica y el gris naval de los destructores y fragatas británicos parecía blanco, cuando comenzaron a asomar por

encima de la línea del horizonte para ponerse a tiro de cañón de Puerto Argentino. Había ecos de radar de todo tipo y color en el aire, y a esa hora todos eran enemigos.

Promediaba la tarde. Ya había habido, si mal no recuerdo, fuego naval sobre la isla, pero aún no se producía la llegada del esperado contraataque de nuestros aviones. Y en ese momento se oyó por la red del Comando Naval una transmisión proveniente del *Forrest*. Informaba que estaba siendo atacado por un helicóptero Lynx procedente de algún buque de combate británico.

La voz del teniente Molini salía al aire con una nitidez inconfundible por su tono algo agudo. La tripulación del *Forrest* (un puñado de cabos y suboficiales, amén de uno que otro marinero) tenía exclusivamente fusiles de asalto Garand-Beretta y pistolas. Un helicóptero Lynx es una cosa seria, artillado con ametralladoras y en forma opcional con coheteras de 68 mm, misiles antitanque hiloguiados AS-11 o hasta un misil antibuque Sea Skua.

En medio de la tensión general comenzó a alzarse, imperceptiblemente, la preocupación por esos camaradas navales que, en un barco casi inerme, iban a ser atacados por una aeronave moderna, concebida y equipada para la guerra.

Molini describía la acción teniendo como ruido de fondo el repiqueteo de sus fusiles y pistolas, y narraba lo que intentaba hacerles el Lynx.

«Estoy solo en el puente conduciendo la maniobra. Mandé a todos a cubierta a repeler el ataque. El Lynx se viene para acá! Intenta acomodarse para tiramos con algo! Sí! Estamos pegándole!» (la excitación hacía más aguda su voz). «El Lynx se repliega!».

Para ese momento, entre quienes escuchaban esta transmisión había sencillamente alegría y fue que, por primera y única vez en toda la campaña, salió de su serenidad habitual alguien que con el tiempo llegaría a ser Jefe del Estado Mayor General del Ejército Argentino: el entonces coronel Isidro Cáceres (a la sazón Operaciones del Estado Mayor de la Fuerza de Tareas Conjunta Malvinas). Exclamó fuerte, con su inolvidable acento correntino y una sonrisa en los labios: «Vamos *Forrest* todavía!», provocando una carcajada general entre los presentes.

Pero lo mejor fue cuando Molini dijo a continuación: «El Lynx se repliega! Solicito autorización para iniciar la persecución!» Ese era el espíritu que animaba a las tripulaciones de «los barquitos», como familiar y afectuosamente los llamábamos todos los hombres de las otras fuerzas.

A partir de ese momento, particularmente el *Forrest* parecló tener un «radar de situaciones difíciles». Bastaba que hubiera alguna cosa más o menos complicada, con más o menos riesgo de combate, para que apareciese en el aire la radio de esta embarcación, solicitando «autorización para destacarse» a intervenir en la acción. La gran pregunta que nos hacíamos era cuánto iba a durar la suerte de este barco.

Intentamos contribuir a que tuviera alguna probabilidad más de sobrevivir y, con un enorme esfuerzo personal de mecánicos armeros y de óptica del Batallón Logístico 10 del Ejército, la generosa comprensión del brigadier Castellanos y la guía suministrada por un camarada hoy desgraciadamente muerto, (el coronel Romero Mundani, afectuosamente apodado «Mr. Magoo» por todos los que lo conocimos, respetamos y quisimos por ser el caballero que siempre fue).

Todo eso nos permitió montar dos ametralladoras 7,62 mm recuperadas de un Pucará destruido, de los que había en el aeropuerto. Como eran armas eléctricas, se improvisaron disparadores con timbres (leyó bien: timbres de casa de familia), y cada arma venía con una batería de 12 voltios que daba la corriente necesaria.

Lamento profundamente no recordar los nombres de todos

los suboficiales que, soldando sin máscara protectora, a riesgo de sus ojos, prepararon los afustes y montajes que se colocaron sobre el puente del *Forrest*. El Apostadero Naval Malvinas (Aponavinas), hizo lo suyo repintándolo totalmente de negro, para favorecer sus operaciones nocturnas (quedaban muy pocos que hubieran leído Salgan y lo del «Corsario Negro» como para que se popularizase tal apodo para el barco: los más «veteranos» que lean esta historia sabrán de lo que estoy hablando).

Después de todo eso, le dijimos a Molini que con todas esas modificaciones y «repotenciamiento» había pasado a ser el Destructor ARA *Forrest*.

En nuestro entusiasmo por concretar el viejo sueño, siempre encubierto en lo profundo de la mente de los hombres del Ejército, de hacer algo por mejorar la Armada... intentamos montar una cohetera de 19 alvéolos de 70 mm en la popa, para «llevarlo a la categoría de destructor misilístico». Molini se opuso tenazmente porque adujo que si disparaba la cohetera incendiaría su buque.

La suerte del *Forrest* no se acabó nunca. Navegó hasta el amargo momento final de la derrota. La habilidad táctica de su comandante y el coraje de su tripulación, la mano de la Divina Providencia y tantos otros recursos más, hicieron que la llegada del 14 de junio lo encontrase sin haber sido alcanzado jamás por aviones o buques enemigos.

Entretanto, los ARA *Penélope* y *Monsunnen*, silenciosamente, cumplían una y otra vez misiones de alto riesgo. El *Monsunnen* pagó el precio de tanta audacia, y mientras llevaba munición y combustible a Darwin fue atacado, alcanzado y obligado a varar para evitar su hundimiento.

Su Comandante y tripulación se unieron a los defensores de este punto y participaron de las vicisitudes de las acciones, al ser capturados el 29 de mayo con el resto de las fuerzas del Ejército Argentino y Fuerza Aérea Argentina allí acantonados, luego de dos días de violentos combates. El *Penélope* navegó hasta el final, pese a haber recibido un ataque que lo alcanzó, pero no logró hundirlo ni averiarlo gravemente.

Así llegamos al 14 de junio y al momento en que cesó el combate. Quedaba para el recuerdo de todos los que lo vimos y todos los que tuvieron la honra de comandarlos o tripularlos, la saga de tres «barquitos» requisados que cumplieron más que acabadamente con su deber. Dieron infinitamente más de lo que nadie había podido imaginar.

Resta sólo una deuda, para que no se pierda todo eso, para que las generaciones de mañana puedan seguir inspirándose en recuerdos siempre frescos, en laureles recientemente conquistados. La de algún marinista que sea capaz de pintar toda la gloria y el orgullo que debe haber sentido ese puñado de marinos, cuando fusil o pistola en mano, acodados a la borda del *Forrest* obligaron a replegarse al Lynx RN aquel 1° de mayo de 1982. Porque todos y cada uno de los que lo acompañamos en espíritu aquel día sentimos en nuestros corazones: Este es el temple de mi flota!!

A la «valiente muchachada de la Armada» de ayer, hoy y siempre: Salud!

** Comisión de Defensa del Centro de Estudios Unión para la Nueva Mayoría.*

MESA DE LA CAMARADERIA NAVAL

El día 6 de octubre de 1993 la *Mesa de la Camaradería Naval* festejó su 55ª aniversario. Para tan significativo Primer Miércoles la Mesa abandonó su habitual fondeadero en el Centro Naval y se trasladó al Buque Museo Fragata ARA Presidente Sarmiento. Fueron invitados a asociarse a la celebración los señores Jefe del Estado Mayor General Naval, almirante Enrique Molina Pico; Secretario y Subsecretario General Naval, contraalmirante Alfredo A. Yung y capitán de navío Basilio Pertiné, respectivamente; el Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, capitán de navío Eduardo R. Ramos; el Presidente del Centro Naval, vicealmirante Federico A. Larrinaga y el Comandante de la *Sarmiento*, capitán de navío Hugo L. G. Dietrich. El Presidente de la Mesa de la Camaradería, vicealmirante Juan B. Basso, inició el acto dirigiendo a los comensales las siguientes palabras;

«Los fundadores de esta Mesa de Camaradería Naval, nacida en medio de las añoranzas de la Patria lejana, no imaginaron nunca que un día, manteniendo siempre su plena vigencia, celebraríamos su quincuagésimo quinto aniversario. Tampoco habrán imaginado que el acontecimiento, que ya pretende incorporarse a las más puras tradiciones navales, contaría con la presencia del señor Jefe del Estado Mayor General Naval almirante Enrique Emilio Molina Pico y algunos de sus más cercanos colaboradores».

«Lo relevante de la fecha nos hizo cambiar nuestro habitual Centro Naval, cuyo Presidente también está presente, por la histórica Fragata, transformada en Buque Museo, a cargo del capitán Dietrich, que nos acompaña en su doble papel de dueño de casa y miembro de la Mesa. El nos podrá confirmar la realidad de un suceso que viene a mi memoria: «Visitaba el buque un grupo de escolares que se cruzó con los miembros de nuestra Mesa de Camaradería Naval. Al verlos uno de los chicos no pudo reprimir una exclamación: ¡Con razón llaman a esto Buque Museo!».

«La Mesa ha invitado también al capitán de navío Molina Pico; con él tuve la suerte de compartir varios destinos en tiempos lejanos. Hoy la presencia del padre y del hijo me conmueve particularmente, porque siempre alimenté la ilusión de verme en las mismas circunstancias, ilusión cruelmente desbaratada por el destino».

«Las normas de esta mesa me llevan a pedir a ustedes que nos pongamos de pie en homenaje a los camaradas que nos precedieron y en especial por el capitán de fragata Reinaldo J. Beret, quien recientemente emprendió su último viaje».

«Tengo ahora el placer de ceder el uso de la palabra al capitán de navío Enrique Germán Martínez quien nos regalará con sus dotes oratorias».

Imbuido de la responsabilidad que de tal manera le era confiada, dijo el capitán Martínez:

«Los miro a todos -con cariño y con respeto y hasta con temor- porque no acierto todavía a estar bien seguro del porqué los estoy representando en esta recordación. No soy ni el más joven ni el mayor; ni el más graduado ni el más moderno; ni el que lleva más años en la Mesa, ni el último incorporado. Mi madre me enseñaba que el hilo se corta por lo más delgado; de delgado no tengo nada. Creo que el hilo se ha cortado hoy por el más petiso y el más pelado».

«Y es una gran responsabilidad la de expresar con lindas palabras y frases ingeniosas lo que cada uno de nosotros tiene en su mente en este momento. Distintas emociones, ya que integramos las 25 promociones más antiguas del Centro Naval. Desde la Decana 48 del almirante Basso, hasta la juvenil septuagenaria 72 y, dentro de ese abanico, todos los escalafones. Aprecio decir que los servicios prestados por nuestro presidente, 77 años, como los de cada uno de nosotros, son los de una vida, y la vida es historia, y la historia es enseñanza. Pero no continuaré por el camino de la nostalgia sino que interpretaré una fotografía obtenida de la Mesa, mejor dicho, de los que la rodean. Son estos 43 miembros, hablemos de todos, respetuosamente».

« Desde los más serios, casi solemnes o circunspectos pero no adustos, hasta los más picaros, sagaces, astutos, traviesos y hasta un dictador; sin excepción, veraces. Desde los más memoriosos y supercampeones en recuerdos, tradiciones, citas, evocaciones, hasta los más pacientes receptores de sus relatos. Desde los cuentistas más novedosos que hasta tienen sus cuentos catalogados en ...de gallegos o de argentinos, matrimoniales o de amantes, y clericalistas y de marineros y, también, de otras yerbas, yerbas verdes, claro y por supuesto los que escuchan con interés, con atención, con cara de asombro, como si fuera la primera vez que escuchamos ese cuento: jamás el oyente desilusiona al charlista. Los hay sordos, pero que no lo son tanto cuando el cuento pinta bien».

«Hay quienes son protagonistas de sus cuentos o de las hazañas o de los relatos y los hay quienes son retransmisores de esas mismas memoraciones; unos y otros con libertad de acción para añadir mayor o menor cantidad de sal y pimienta. Es tan singular esta Mesa reconocida y respetada, que hay docenas de anhelantes fuera de ella que esperan un llamado así como, los que estamos adentro, tocamos el cielo con las manos. Hasta la familia goza del orgullo y satisfacción del que es elegido para integrarla. Se da que son las esposas las que nos alertan con anticipación que «el próximo miércoles tenés la Mesa», a pesar de saber que rascaremos sentinas en busca de los últimos maravedíes, por ser «la Mesa» tendida el primer miércoles de cada mes y, en esa fecha, la Reja del 826 de Florida no recibió aún la «partida» como consecuencia de la diabólica y mazarinesca controversia entre el Instituto de Ayuda Financiera y los que en Hipólito Irigoyen y Defensa distribuyen el «parné».

«Las tradiciones navales tienen un hecho o circunstancia inicial que las crea; en general y, gracias a Dios, se las recuerda. Esta Mesa, una de las más gratas tradiciones navales, además de recordarla la renovamos todos los primeros miércoles de mes. Es una tradición que se vive».

«Estoy orgulloso de pertenecer a la Mesa. Mi familia es feliz de verme feliz, y con esta frase quiero contagiar mi satisfacción. Satisfacción además porque tan grata conmemoración es celebrada en el mejor leño naval. Tanto orgullo que, cuando llegue el momento de tener las burbujas en nuestra manos, deseemos sin expresarlo, que se cumplan dos pedidos: Que esta tradición dure para siempre y que Stella Maris otorgue sólo aciertos a nuestro Almirante y a los que con él colaboran en la conducción de esa niña de nuestros ojos, que es la Marina».

Tras las palabras que quedan registradas, los asistentes fueron invitados a firmar el libro de visitas del Buque Museo y, también, un pergamino que registró la conmemoración.

Sesión del miércoles 3 de noviembre de 1993

Para el siguiente Primer Miércoles la Mesa regresó a su habitual fondeadero en el Centro Naval. En esta oportunidad asistió, especialmente invitado, el Director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Leónidas Jesús Llano. El portavoz designado fue, en esta oportunidad, el contraalmirante Femando A. Milia, quien pronunció las siguientes palabras:

«Decía Germán Martínez en nuestra sesión anterior «Los miro a todos -con cariño y con respeto y hasta con temor- porque no acierto todavía a estar bien seguro del porqué los estoy representando en esta recordación». Sin mayor rubor procederé a plagiar al capitán Martínez porque similar perplejidad me acosa; pero la disciplina es un preciado bien que debemos cautelar; procedo -por lo tanto- a obedecer el mandato. Nunca en mi carrera me tocó portar la Enseña Patria, es decir ser abanderado, seguramente porque mis méritos no fueron los suficientes. Hoy ustedes me han confiado la tarea de portar un pergamino, lo que significa que tengo el carácter de apergaminado, categoría que acepto por edad y por pertenecer a esta digna fraternidad. Antes de hacer entrega del pergamino a quien ha de darle su ubicación final, me parece adecuado formular ante nuestro distinguido comensal invitado, el Director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Leónidas Jesús Llano, algunas reflexiones sobre la **Mesa de la Camaradería Naval**».

«Cada vez que acudo a esta fraternal convocatoria de los primeros miércoles de cada mes, varias significaciones embargan mi espíritu:

* Asocio nuestro rito al ágape de los antiguos griegos, que le asignaban carácter de fiesta de amor fraterno. La tradición cristiana recogió el término en los Evangelios como banquete ante Dios y con los cofrades. Sin olvidar a Dios, antes bien teniéndolo muy presente, en esta mesa oficiamos un rito de reverencia a la Tradición Naval y a los camaradas que la pertenencia marinera nos aportó.

*Los helenos también acuñaron el término *isonomia* que implicaba la convocatoria de los griegos nativos adultos varones a compartir las asambleas. La de nuestra Mesa es también una isonomia que convoca a los nautas nativos; más que adultos algo pasaditos de edad, a una asamblea mensual en la que se reverencia a nuestras instituciones navales argentinas y se oficia un rito fraternal.

*Nuestra Nación lleva 183 años de vida independiente y el Centro Naval 111 años desde su fundación. Nosotros con 55 años cubrimos una tercera parte de la Historia Argentina y la miad de la vida del Centro Naval. Trayectoria que demuestra el arraigo de la mesa y el amor que sus integrantes profesamos hada la Tradición Marinera.

* Cada vez que ocupo mi lugar en esta mesa me parece estar, otra vez, en franquía, navegando en conserva con casi medio centenar de unidades amigas. Veces hay que uno o más de esos buques se aparta de la formación para cambiar de fondeadero, entonces otro camarada es convocado, se incorpora a la formación y se asocia al rito mensual».

«Señor Director de la Escuela Naval Militar: la Mesa de la Camaradería Naval celebró en la sesión anterior sus primeros cincuenta y cinco años de vida, honrados con la presencia del Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Molina Pico. Para esa conmemoración cambiamos nuestro habitual fondeadero en el Centro Naval por el que nos ofreció una de nuestras reliquias navales: el Buque Museo ARA *Presidente Sarmiento* ; en esa oportunidad los integrantes de la Mesa firmamos un pergamino que hoy, debidamente enmarcado, presentamos a usted».

«Creemos que el Museo Histórico de la Escuela Naval Militar, nuestro primer instituto naval, sería un adecuado recipendario del pergamino de marras. Y ello porque en ese recinto se atesoran muchas reliquias que reflejan la Tradición Naval a la cual nosotros servimos. Es por ello Señor Director que, en nombre de todos mis cofrades, tengo el honor de entregarle este pergamino, con el pedido de que sea admitido e incorporado a la Sala Histórica de Río Santiago».

RENOVO AUTORIDADES LA ASOCIACION DE OFICIALES RETIRADOS DE INFANTERIA DE MARINA

En la Asamblea Anual de la AORIM (creada el 6 de octubre de 1978) asumió la Presidencia el CLIM Carlos A. Busser, en reemplazo del CLIM Roberto O. Wulff de la Fuente, quien la ejercía desde 1989.

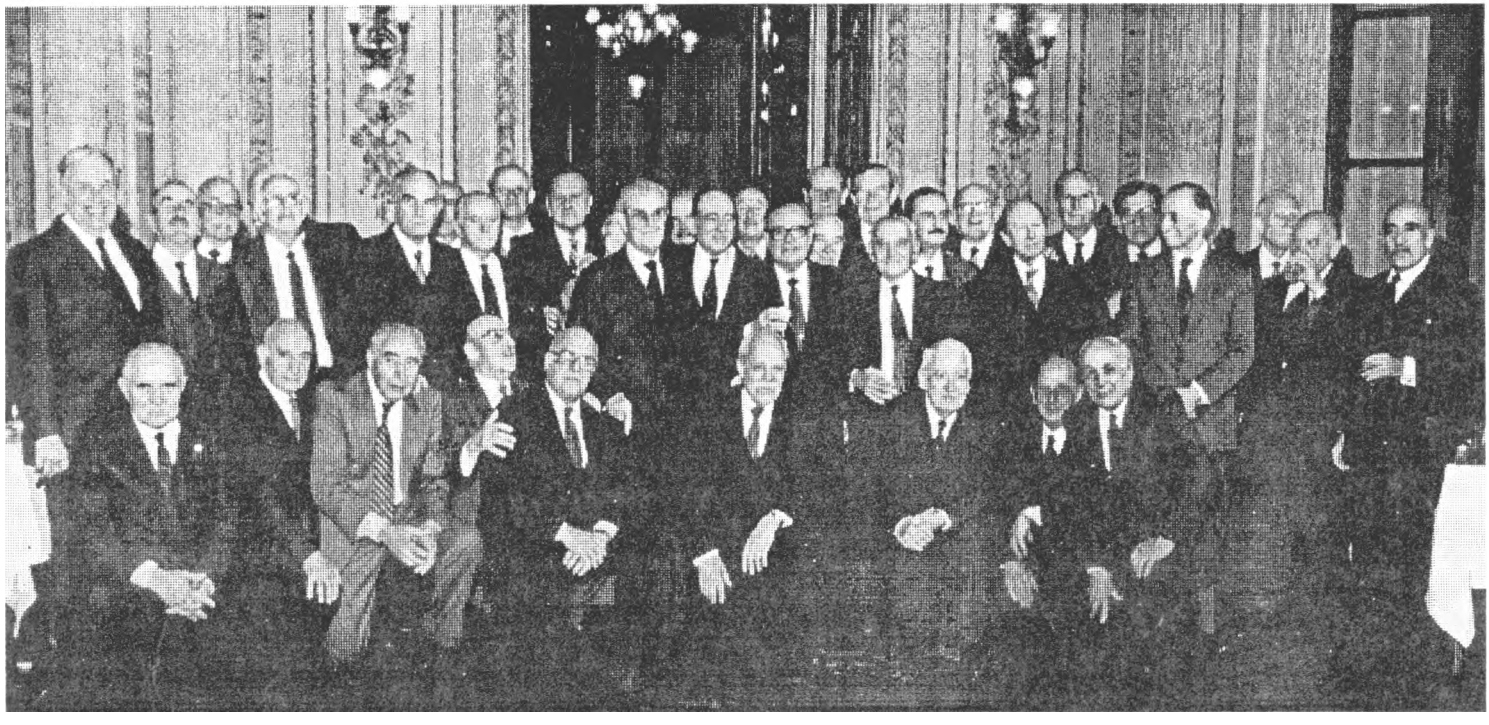
También se renovó parcialmente la Comisión Directiva, la cual se integra actualmente de la siguiente manera:

Vice-Presidente:	CCIM Pablo A. Cima
Secretario:	CNIM Gustavo A. Mauvecin
Tesorero:	CCIM Julio A. Avendaño
Vocales titulares:	CNIM Jorge A. Errecaborde
	CNIM Roberto M. Etcheves
	CNIM Eduardo D. Pérez Millán
	CNIM Gabino A. Cueli
	CNIM Roberto Pérez Froio
	CNIM Oscar R. Gronda
	CNIM Antonio A. Mocellini
	CNIM Alberto R. Von Wernich
	CNIM Gerardo A. Pazos
	CCTEIM Alfredo B. Molina
Vocales suplentes:	CNIM Jorge E. Bautista
	CFIM Tomás Domínguez
	CFIM Carlos H. García
	CCIM Ricardo T. Reyes

PROMOCION 70 BODAS DE ORO DE SU EGRESO COMO GUARDIAMARINAS

El día 6 de octubre pasado, la Promoción 70 de la Escuela Naval Militar cumplió 50 años de su egreso como Oficiales de la Armada. Con tal motivo, el Centro «Morte Fortiores» que agrupa a sus integrantes conmemoró tan significativa fecha con una Misa de Acción de Gracias celebrada en la Capilla «Stella Maris» por el Capellán Mayor de la Armada, capitán de navío clero castrense monseñor Pablo Cantalicio Sosa, durante la cual también se recordó a los compañeros fallecidos. Finalmente, se realizó una reunión social en el Centro Naval, a la que concurrieron junto a los miembros de la promoción asistentes, sus familiares directos entre los que se contaban, además de sus respectivas esposas, viudas de compañeros fallecidos, hijos y nietos.

Durante el transcurso de la reunión, el Presidente del Centro «Morte Fortiores»,capitán de corbeta Rodolfo Frigerio Miró, hizo entrega al Presidente del Centro Naval el emblema alusivo al cincuentenario de egreso confeccionado especialmente para tan fundamental circunstancia. Y es por esta especial circunstancia que resulta bueno detenerse a reflexionar (aunque más no sea a grandes rasgos) sobre algunos aspectos de la trayectoria de la Promoción a lo largo



de casi 55 años desde su ingreso, aquel 1ª de febrero de 1939.

La Promoción 70 tuvo una cantidad total de 127 cadetes que iniciaron su viaje de instrucción en el guardacostas *Pueyrredón,* que no tocó ningún puerto extranjero por estar en pleno desarrollo la 2ª Guerra Mundial. El puerto de más al sur fue Bahía Flinders, y constituyó la 1ª Promoción en muchos años, que no realizó el tradicional viaje tomando puertos de otros países, por la especial y trágica razón antes apuntada.

Es particularmente interesante hacer notar, finalmente, en este rápido resumen, que entre los cadetes que aprobaron el ingreso a la Promoción 70, hubo uno que reingresó a la Escuela Naval pues pertenecía a la Promoción 67, donde llegó a 4° año siendo 1° entre los ingenieros maquinistas. Pero, por su gran vocación por ser aviador naval para poder llegar a serlo, pidió la baja, para ingresar con la Promoción 70 (que era la «hija» de la que él pertenecía) y, de esa manera, pertenecer al Cuerpo General, que lo habilitaría para cursar, en su momento, la Escuela de Aviación Naval. Había obtenido uno de los primeros puestos entre sus nuevos compañeros de promoción y logró finalmente el objetivo por lo cual tanto había bregado.

Por último, es de toda justicia recordar, una vez más, a los 46 compañeros que quedaron para siempre, a lo largo de un camino de muchos años, que alguna vez compartieron, con quienes continúan la marcha, alegrías y tristezas; triunfos y fracasos en pos de una noble vocación común: ser nada más ni nada menos que **Oficiales de Marina.**

En febrero de 1980, el entonces almirante Isaac Francisco Rojas, me remitió un sobre con muy variada documentación histórica, gentileza muy habitual en él, autorizándome además por escrito, a publicar parte o todo lo enviado.

Me permito hoy, copiar una narración del Almirante recientemente fallecido, integrante del citado envío -seguro se halla ya su autor más allá de la modestia y quien esto escribe fuera de sus posibles admoniciones por hacer público un relato en primera persona- relato al que no se le ha agregado más que el título y la nota (6) que ¡o cierra.

Pablo E. Arguindeguy
Contraalmirante contador

UNA PROEZA MARINERA

por el almirante Isaac Francisco Rojas

El 24 de diciembre de 1934 me encontraba en mi campamento al que bauticé precisamente Caleta Campamento, un abrigadó puertecillo situado en la costa oeste de la parte sur de la actual Bahía Capitán Cánepa, entonces llamada Bahía Suroeste por tos británicos que hicieron el relevamiento de la isla en el siglo XIX, teniente E. N. Kendal H.M.S. *Chanticleer* 1828 y capitán Robert Fitzroy H.M.S. *Beagle* 1830/1834.

Posteriormente algunas comisiones hidrográficas argentinas efectuaron relevamientos parciales de algunos puertos como Puerto Celular en la costa oeste en la inmensa y desguarnecida Bahía York.

Y aquí me apartaré brevemente de mi relato principal para explicar porqué se llama Puerto Celular esa abrigada caletita donde tuve un campamento en 1935. Observé que en la carta del Almirantazgo Británico debajo del nombre Puerto Celular aparecía entre paréntesis (Black Mary Harbour). El relevamiento de esta caleta y su nuevo nombre le habían sido impuestos en 1916 por los oficiales argentinos que trabajaron allí.

Preguntando a un amigo que habla correctamente inglés me dijo: «Señor Almirante: en Londres se le da el nombre de Black Mary a tos coches policiales que transportan presos y detenidos porque están pintados de negro. Son carros celulares».

Naturalmente los hidrógrafos argentinos conocían el significado de Black Mary y por eso llamaron a la caletita Puerto Celular.

En un trabajo que está en mi legajo personal, en el Servicio de Hidrografía Naval y en el Archivo General de Marina (Capitán de fragata Atilio Aníbal Barbadori) figura la toponimia de los

accidentes que bordean Puerto Celular: De la Sota, Delgado y Brebbia, nombres de oficiales argentinos cuyo anonimato debe ser reparado.

Puerto Abrigado y Bahía Crossley también fueron relevados por comisiones argentinas en 1916 y 1929 respectivamente.

Ya en la carta británica número 1332 (fuera de servicio) hay sendos letreros sobre el Estrecho Le Maire (no repetidos infortunadamente en la carta argentina levantada por nosotros) que dicen: «Muy peligrosas y fuertes corrientes de marea y muy irregulares sondajes». Esto último ya ha sido subsanado pero no lo primero. El otro letrero reza: «En el Estrecho Le Maire la corriente de la marea creciente corre desde 2 a 4 nudos cerca del Cabo San Diego y desde 1 a 3 en el medio del canal, más o menos, de acuerdo con el viento »

En el Estrecho las corrientes son regulares y ayudarán materialmente a! pasaje, si éste es abordado en el momento oportuno. La corriente de marea creciente va hacia el norte cerca de una hora después de la bajamar y la corriente de bajante va hacia el sur cerca del mismo tiempo después de la pleamar. Es recomendable que los barcos que lleguen al Estrecho desde el norte deberían esperar hasta una hora después de la pleamar para evitar las fuertes y desatadas corrientes *(heavy races and foul streams)*.

Naturalmente, eran los tiempos de la navegación a vela. Ahora estas últimas recomendaciones han perdido gran parte de su valor. Pero yo tenía una lancha que no desarrollaba más de 4 ó 5 nudos.

Frente al Cabo San Bartolomé la carta británica llevaba un letrero que decía: **«Muy pesados tide ripeshasta 5 ó 6 millas hacia el oeste del cabo con las crecientes velocidades de 5 a 6 nudos».** Frente al Cabo Sur y al ahora denominado Punta Cuchillo existían advertencias del mismo tenor.

Volvamos a la Caleta Campamento, que no lleva denominación en la carta argentina que nosotros levantamos.

Era el 24 de diciembre de 1934. Yo estaba en mi carpa esperando el bife que, de un momento a otro me traería mi fiel asistente José Otero, un excelente hidrógrafo de un espíritu de trabajo a toda prueba y de una adhesión a mi persona invalorable. Serían las 2100 hs, mucha claridad en esa época del año y alta latitud, cuando escuché una voz que no era familiar que decía fuertemente: «Donde está el alférez Rojas, donde está el alférez Rojas» (mi grado era el de alférez de navío de esos tiempos, ahora teniente de fragata).

Inconsultamente, en 1946, al crearse la Fuerza Aérea, nuestra Armada cedió a la otra Fuerza sus denominaciones jerárquicas tradicionales (inclusive la de brigadier de la Escuela Naval Militar). El señor capitán de navío Athos Colonna era el Subsecretario de Marina y no puso la resistencia debida a esas alteraciones. La tradición tieneungran valor en las lnstituciones Armadas. Conozco bien estos antecedentes porque yo me desempeñaba entonces como jefe de la segunda división de la Subsecretaría. Mi opinión no fue tenida en cuenta.

Después de esta obligada digresión volvamos otra vez a la Caleta Campamento.

Al oir una voz desconocida que me buscaba pegué un salto, salí de mi carpa levantada al borde de un cristalino arroyuelo y me encontré a don Caños.

Este era un civil, español, que vivía en Bahía Crossley en una especie de cueva. Crossley es una bahía que queda en el extremo noroeste de la isla, casi sobre el Estrecho Le Maire y, por lo tanto, en la costa norte, mientras que mi campamento estaba en la costa sur, a unos 16 km. La distancia no es mucha pero el terreno es bastante accidentado. Caños era un lobero que tenía concesión del gobierno para vivir en la isla. Por lo tanto la conocía toda, de un extremo al otro y era un vasco fuerte y nervudo.

Le pregunté qué lo había traído a Bahía Sudoeste desde la suya. Me contestó: «Usted sabe señor alférez que en la Bahía Crossley tiene su campamento el señor alférez Juvenal. Esta mañana, mientras marchábamos por las cercanías para hacer unas mediciones, el hidrógrafo Cardozo se cayó en un barranco y se rompió una pierna. El hueso le sale afuera y como el alférez Juvenal no tiene lancha a motor y usted sí, le pide que se la mande para llevarlo a Cardozo a Ushuaia».

Inmediatamente me hice cargo de la situación. El buque base de la comisión, que era el oceanográfico ARA San Luis bajo el mando del teniente de navío (hoy capitán de corbeta) don Ruperto R. Parodi Lazcano, había zarpado uno o dos días antes para Puerto Belgrano a fin de reparar la sonda ecoica. Habíamos perdido toda ligazón radiotelegráfica con el *San Luis*. Por lo tanto el herido debía ser trasladado a Ushuaia cuanto antes. En realidad las comunicaciones inalámbricas entre campamento y buque base siempre habían sido muy precarias. En mis campamentos nunca las tuvimos. Los aparatos que nos dejaban eran antiguos y no funcionaban.

Inmediatamente impartí órdenes para alistar mi embarcación a fin de zarpar a la mañana siguiente lo más temprano posible. Lo más temprano posible era, en diciembre y en la Isla de los Estados no mucho más de las cuatro de la mañana. Don Caños comió y durmió en el campamento.

Durante la noche del 24 al 25 sopló fuertemente del oeste-suroeste. Fuera de la bahía debería haber una mar arbolada de las más pesadas porque en la Caleta Campamento el nivel de las aguas subía y bajaba unos pocos centímetros. Sin embargo no cambié las órdenes. El motorista Bossoni trabajó toda la noche para reparar la lubricación del pequeño motor diesel-oil y el resto del personal arregló la pala del timón que estaba rota.

Nos levantamos a las cuatro de la mañana. Cielo encapotado y el viento afirmado en el sur-suroeste. Seguro era que fuera de la bahía la galerna estaba en su apogeo... Caños se fue a Crossley con la información de que yo llevaría la embarcación para recoger al herido y después cruzar el Le Maire y llevarlo a Ushuaia. No había alternativa. Una fractura expuesta en pico de flauta sin ser tratada lo antes posible provocaría una infección y seguramente una gangrena. Cortarle la pierna era imposible. Nos faltaba el médico, la anestesia y el instrumental. El enfermo sucumbiría si no se le llevaba a Ushuaia.

Antes de partir para Puerto Belgrano el San Luis nos visitó en Bahía Suroeste para embarcar un hidrógrafo -Sánchez- que se había accidentado al reunir unos capones que nos había dejado el buque. En esa oportunidad le pedí al capitán Parodi Lazcano que me dejara una carta del Canal Beagle. «Para que la quiere» me preguntó; «Señor Comandante, soy el oficial más antiguo que queda en la isla y puedo verme obligado a tener que desplazarme hacia el continente durante su ausencia». «Pues no le dejaré la carta porque usted es capaz de irse a Ushuaia» fue su respuesta. Y me dejó sin la carta.

Después de embarcar agua dulce y víveres para cuatro días, zarpamos de la Caleta Campamento cerca de las cinco de la mañana. Entramos en la bahía y ya allí se sentía la marejada y al irnos aproximando a la boca veíamos como rompían las olas contra los acantilados de la entrada.

Al llegar a mitad del camino y antes de la salida el motor comenzó a ratear y se detuvo. Humberto Bossoni, el motorista, lo revisó y me dijo: «Señor aquí no tiene arreglo, hay que regresar a Campamento para revisarlo bien». Se armaron remos y regresamos a Campamento. Todo el día 25 siguió soplando muy fuerte del oeste-suroeste. La dotación trabajó activamente y a la tarde se me informó que la lancha estaba en condiciones, aunque precarias, pues la circulación del lubricante exigía que cada hora se levantase la tapa y se le volcase aceite por lo que debía detenerse unos minutos (1).

(1) Años después, mientras ejercía la vicepresidencia del Gobierno Provisional, los suboficiales me ofrecieron un agasajo en el Círculo de Oficiales de Mar. Estaban, entre otros, los hidrógrafos de mis campañas de la Isla de los Estados y era uno de ellos mi buen motorista Bossoni. Lo llamé a un aparte

Durante la noche del 25 cesó el viento. Zarpamos a las 6 de la mañana para Bahía Crossley. Afuera de la bahía encontramos un gran mar de fondo, pero la lancha se defendía bien puesto que sin viento las grandes olas no rompían y aquélla, tan pronto descendía a un abismo líquido como trepaba a la cima de una montaña de agua salada.

Al doblar el Cabo San Bartolomé vimos altos *tide rips* en dirección suroeste. Para no apartarnos tanto de la derrota nos vimos obligados a derramar aceite en el mar, lo que redujo la altura de aquéllos, dejando atrás el alto cabo, cruzando sin inconvenientes la amplia boca de Bahía Franklyn, desolada y temible, hasta que cerca de las 1300 hs avistamos el Faro Le Maire que señala la entrada a la Bahía Crossley, doblamos la punta norte del islote donde se yergue el faro, entramos a la bahía y atracamos en la playita donde estaba el campamento.

El alférez Carlos Juvenal nos estaba esperando. Junto a él estaba el herido tendido en una camilla improvisada, muy pálido y cubierto por unas mantas. Rápidamente nos saludamos y embarcamos al herido en su camilla, la que suspendimos al techo de quita y pon de nuestra lancha para evitar que lo molestase el rolido. A las 1400 hs zarpamos con el herido y con el alférez Juvenal.

Ya en franquía pusimos proa al extremo sur de la Península Mitre de la Isla Grande de Tierra del Fuego donde está el Cabo Buen Suceso, a un rumbo oeste-suroeste aproximadamente. La distancia a cubrir desde Bahía Crossley hasta la costa de Tierra del Fuego es de unas 23 millas náuticas, es decir unos 43 kilómetros en línea recta.

No soplaba viento y el mar estaba ligeramente ondulado por lo que la embarcación rolaba poco y el herido no se molestaba. Agradecí a Dios que nos hubiese tocado tan buen tiempo. Cada media hora deteníamos por breves minutos la lancha para echarle aceite y seguíamos la marcha hablando poco pero observándolo con frecuencia al herido que dormía plácidamente. En la rueda del timón nos turnábamos el alférez Juvenal, el patrón de la lancha, cabo Prieto -un español fuerte y marinero- y yo. Por la popa, la inmensa y alta masa rocosa de la Isla de los Estados se iba achicando poco a poco. Cerca de la puesta del sol tomó una hermosa coloración rosada la que yo y mis compañeros queríamos ver cada vez más lejos.

Alrededor de las 2100 hs nos fuimos acercando a Los Veleros, unos islotes -dos- que tienen curiosamente la forma y el aspecto de velas navales. Ya estábamos muy cerca de la costa fueguina. Hice virar 180 grados a la lancha para que Natalio Cardozo viera Los Veleros y le dije: «Cardozo, tenemos suerte. Ya estamos cerca de la costa». Levantó la cabeza, miró Los Veleros, nos miró a todos y volvió a reposar. Habíamos hecho un promedio de 6 kilómetros por hora, es decir unos 3,2 nucios. No estaba mal para una embarcación con el pequeño motor averiado cruzando el Estrecho Le Maire.

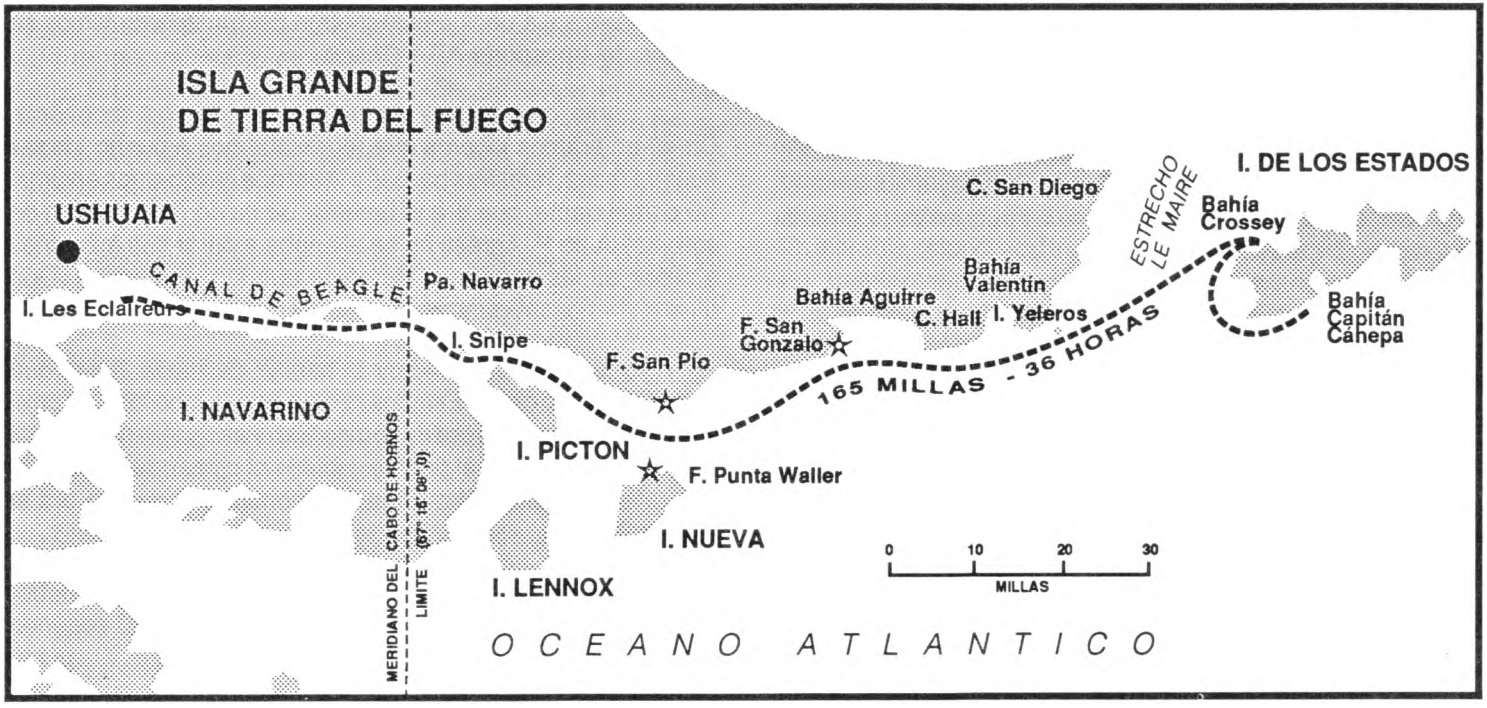
Comenzamos a barajar la costa, doblamos el Cabo Buen Suceso y nos olvidamos de la Isla de tos Estados que se nos aparecía muy lejana y pequeñita allá al este.

Con las últimas luces del largo día pasamos Punta Kinnaird y habiendo dejado atrás la peligrosa Bahía Aguirre nos metimos en unos cachiyuyales que después supimos eran los de Bahía Sloggett.

Pero yo no tenía carta y todavía no era experto en esas zonas. La obscuridad era completa y hacía un tiempo que había comenzado a soplar fuerte del este-nordeste (2). No levanté

y le pregunté. "Dígame Bossoni, ¿aquel 25 de diciembre de 1934, cuando habíamos partido en nuestra lancha para recoger al herido en Bahía Crossley, la detención del motorcito fue accidental o ex profeso?". Me respondió: "Señor Almirante, fue ex profeso. Tuvimos miedo de que usted atropellase la mar arbolada y nos diese vuelta la lancha". "Bossoni -le respondí- yo tenía conciencia del peligro que corríamos en el mar abierto. No iba a salir pues hubiera cometido un acto incalificable de torpeza marinera. Pero quería avanzar un poco más sin salir de la bahía. De todas maneras ustedes se adelantaron a mi decisión y regresamos al campamento."

(2) En esas latitudes y en plena época estival las noches son muy breves. Oscurece totalmente alrededor de las 2300 hs y empieza a clarear a las 0330 hs. Durante la plena oscuridad nos metimos en los cachiyuyales.



mar pero recibíamos los de popa una granizada de agua que levantaba la proa y traía el viento. Los trajes de agua encerados y los suestes algo nos protegían.

El rumbo lo llevábamos bastante bien con un compás de bote cuya rosa estaba débilmente iluminada por una lamparita de aceite. Sabía que el rumbo general era 270 grados. Avistamos el faro de Punta Waller en la Isla Nueva casi simultáneamente con Cabo San Pío, que no recuerdo si tenía faro en esa época.

Después de salir del cachiyuyal avistamos una luz a babor que no podía ser otra que la baliza luminosa de Punta Waller en la Isla Nueva, una de las islas en litigio con Chile.

Antes de llegar al Paso Mackinlay alguien preparó una comida caliente con *corned beef* enlatado, que en los embarques semanales de la Escuela Naval jamás lo comía pero que ahora en las aguas del Canal Beagle me pareció delicioso. El viento había dejado de soplar. El mediodía se presentaba claro, luminoso. Yo esperaba llegar a Ushuaia poco antes de las siete de la tarde, con mucha luz todavía.

Mientras dejábamos atrás la Isla Gable y el Paso Mackinlay fuimos poniendo nuestra ropa interior a secar al sol. Dos horas antes habíamos pasado frente a la Punta Navarro. Yo entonces no conocía la toponimia del Beagle y ni notamos la punta. Muchos años después, cuando trataba nuestros derechos durante el litigio con Chile por nuestras islas Lenox, Picton, Nueva y todas las que emergen en el Atlántico hasta el Cabo de Hornos, aprendí que la Punta Navarro coincide casi exactamente con el meridiano de aquel cabo (67° 16' 03") y cual era el origen de su nombre.

En el año 1900 el acorazado ARA *Almirante Brown*, comandado por el entonces capitán de fragata Juan Pablo Sáenz Valiente, efectuaba una comisión hidrográfica relevando las costas del Canal Beagle, lo que constituía una necesidad militar indispensable e inmediata. Tomo aquí la narración que hace el contraalmirante contador Pablo E. Arguindeguy en el tomo IV, pág. 1546 de su obra «Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina». Dice así:

«El 21 de abril (de 1900), mientras un bote del buque, al mando del alférez de fragata Juan M. Mackinlay y tripulado por el cabo 2do. de mar Ramón Martínez Peña y los marineros Alejandro Flores, Juan M. Araujo, Martín López y José Navarro realizaban sondajes en la rutina hidrográfica a la que se hallaba dedicado, una galerna propia de la zona los sorprende y no hay medio posible de regresar al acorazado. Toda la tripulación pierde la vida y sólo dos cadáveres de los marineros se recogen con posterioridad, arrojados por el mar a una playa.»

Este es el origen del nombre del Paso Mackinlay, de la punta Navarro y de otros que figuran en nuestras cartas náuticas. Las Comisiones Hidrográficas se han cobrado varias vidas de oficiales y tripulantes pertenecientes a nuestra Armada. Nosotros estábamos tratando de que no se cobrara una más y ya teníamos la salvación casi a la vista.

En efecto. La tarde se presentaba esplendorosa. Eolo nos había tenido lástima y el Señor había resuelto que Amalio Cardozo salvase, entonces, su vida. Continuamos la navegación por el Beagle. Ya no necesitábamos cartas náuticas ni compases. Navegábamos cerca de la costa norte cuando al aproximarnos al Faro Les Eclaireurs (3) divisamos que un buque tipo mercante navegaba con rumbo este, es decir, intentaba llegar al Atlántico.

Nos aproximamos al mismo y cuando notamos que era un transporte argentino decidí abordarlo para traspasarle el herido. Cuando nos vieron -mi lancha estaba navegando de la misma vuelta y a unos veinte metros del transporte- vimos se trataba del transporte ARA Chaco.

La gente que estaba en su puente no nos reconoció. Creyeron éramos loberos que regresábamos a puerto, dadas nuestra facha, nuestras barbas y la sal que llevábamos encima. Su comandante, que era el teniente de navío (hoy capitán de corbeta) Juan P. Agresti no se allanaba a parar sus máquinas a pesar de las señales y los gritos que lanzábamos. «¿Qué quieren?» nos preguntaban desde el puente.

Y yo les respondía: «Soy el alférez de navío Rojas que vengo de la Isla de los Estados con un herido a bordo». Al fin el jefe de máquinas que era mi compañero y amigo Manuel Fontal me reconoció, corrió al puente y le dijo al comandante Agresti que, efectivamente, él me había reconocido y que yo era el alférez Rojas.

Entonces el Chaco paró sus máquinas, largaron por babor una escala de gato y subí a bordo. Me presenté al segundo comandante que era el teniente de fragata Carlos E. Cía quien pertenecía a la promoción 52 y cursaba 2do. año cuando yo ingresé, en 1923, al curso preparatorio de la Escuela Naval.

Me preguntó que necesitábamos. Lo impuse de la situación y le pedí me llevase a la presencia del señor comandante. Lo saludé a éste en el puente y le dije: «Señor Comandante, vengo desde la Isla de los Estados con un herido a bordo de mi lancha. Le ruego que nos embarque a todos, inclusive la lancha, que se haga cargo del herido y que a nosotros y a mi lancha nos deposite mañana en la Isla de los Estados».

Me contestó: «¿Y porque no sigue viaje hasta Ushuaia que está tan cerca, deja allí al herido y cuando regrese su buque de Puerto Belgrano los traslada a ustedes a la isla?»

(3) En las proximidades del Faro Les Eclaireurs naufragó el vapor alemán Monte Cervantes el 22 de enero de 1930, con más de 1000 turistas entre los que se contaba una chicuela de 13 años -Lia Edith Sánchez- y toda su familia. Seis años después (1936) me casaba con ella.

Le respondí: «Señor Comandante, el oceanográfico *San Luis* regresará dentro de unos veinte días. Mientras tanto no tengo seguridad de un buen tratamiento del herido en Ushuaia. Además y esto es muy importante, me veré obligado a perder los mejores días de .buen tiempo en la isla y tenemos mucho trabajo que realizar».

Me contestó entonces: «Yo no puedo llevarlo a la Isla de los Estados porque ese desvío me hará perder la marea alta de Río Gallegos». Di el comprendido del ritual y me retiré dispuesto a seguir viaje hasta Ushuaia.

Mientras tanto los oficiales y el segundo comandante se habían hecho cargo de la situación.

Este último se presentó espontáneamente al comandante Agresti y abogó por mi pedido con todo éxito.

A los pocos instantes fui llamado por Agresti. Me dijo que lo había estado pensando con más detenimiento y reconoció que mi pedido era correcto. «Por lo tanto -me dijo- izaré su lancha, embarcaré al herido y a toda su tripulación. Ustedes pueden tomar un baño y luego comer en las cámaras y camaretas reglamentarias y después dormir cómodamente. Durante la noche la lancha será reparada por el ingeniero Fontal. Seguiremos viaje durante la noche a la Isla de los Estados. A usted, sus hombres y la lancha los desembarcaré en la boca de la Bahía Suroeste (ahora Capitán Cánepa) y al alférez Juvenal y su ayudante en la boca de la Bahía Crossley».

Enseguida se procedió a embarcar al herido por la escala real, al resto de los tripulantes y a izar la lancha. Después nos invitaron a tomar un buen baño -lo que aceptamos de muy buen grado- y luego a comer. A eso de las 2200 hs nos fuimos a dormir, mientras el *Chaco* continuaba su navegación hacia el este. Dormí plácidamente en un camarote de babor sobre cubierta y a eso de las siete de la mañana me despertaron. Nos aproximábamos a la Isla de los Estados. Mi lancha había sido reparada durante la noche por mi compañero Fontal y sus ayudantes de máquinas.

Cerca de las 0800 hs el buque se detuvo a la entrada de la Bahía Suroeste. Me despedí de Amalio Cardozo que reposaba, convenientemente atendido en la enfermería y le deseé buena suerte. Luego saludé al comandante Agresti, le agradecí su invalorable colaboración y le pedí permiso para retirarme de a bordo. Mientras tanto se estaba arriando la lancha. Me despedí del segundo comandante, teniente Cía, de mi buen compañero Manuel Fontal, de los demás oficiales del buque, del alférez Juvenal y cuando toda mi tripulación estuvo embarcada en la lancha me embarqué yo. Nos abrimos del costado del *Chaco* y nos hicimos los últimos saludos de despedida con la mano, deseándoles buen viaje.

Llegamos a nuestro abrigado refugio de Caleta Campamento y encontré todo en orden. Estábamos listos para continuar nuestros trabajos después de una pausa obligada (4). En poco más de dos días -exactamente en 51 horas- habíamos cumplido una misión humanitaria que no había sido posible rehuir sin condenar a un humilde hidrógrafo a una muerte segura y por cierto muy penosa. Y yo, de no hacerlo, hubiera comprometido mi honor no asumiendo una responsabilidad que me correspondía por ser el oficial más antiguo que había quedado en la isla, luego de la partida del oceanográfico ARA *San Luis para* el norte.

Cuando a las dos semanas regresó y hube de presentarme a informar sobre los trabajos realizados en su ausencia, recuerdo que el Comandante me dijo: «Sé que ha estado por Ushuaia». «Por Ushuaia no, señor Comandante -contesté- solamente llegamos a las proximidades del Faro Les Eclaireurs», sin agregar más y sin que él me preguntase nada sobre el viaje hecho en mi lancha por causa de fuerza mayor.

(4) Si el *Chaco* no nos hubiera embarcado, yo hubiera seguido hasta Ushuaia. No estaba dispuesto a exponer la vida de ocho o nueve hombres por segunda vez. Bastaba con una, aunque hubiera perdido veinte días de clima óptimo para trabajar en la Isla.

Habíamos navegado 135 millas durante 35 horas a un promedio de 3,8 nudos. Habíamos entregado el herido a un buque de nuestra Armada y habíamos regresado a la Isla el día 28 de diciembre de 1934, a partir del cual continuamos con nuestros trabajos (5).

Años después, revisando mi foja de servicios noté que nada se decía en ella de este viaje fuera de programa (6).

(5) El hidrógrafo Amalio Cardozo fue desembarcado en Río Gallegos, donde se lo intervino, pero defectuosamente. Trasladado a Puerto Belgrano se corrigió lo anterior y quedó muy bien. No lo volví a ver y tiempo después murió de cáncer. Cuando nos acompañaba en la Isla durante la anterior campaña -1933/1934- fumaba mucho. Recogía las colillas que el teniente Juan José Feilberg y yo arrojábamos y las guardaba para fumarlas luego. De vez en cuando le ofrecíamos cigarrillos enteros. Nunca los rechazaba.

(6) Nota de la redacción: esta omisión fue salvada por orden de la más alta autoridad naval durante 1990 y hoy consta el hecho en su legajo personal.

Por el capitán de navío Ventura J. Reverter

*** DESARME•**
Volumen XV - Nfº 1/1992
Revista periódica
de las Naciones Unidas.

Se extrae como destacable el artículo del licenciado Augusto Varas, miembro superior de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) de Chile, donde expone sobre los «Efectos de la industrialización militar en América Latina» y en particular el desarrollo militar misilístico de Argentina y Brasil.

El interesante estudio concluye diciendo: «Sin embargo, pese a los empeños gubernamentales por reducir el nivel de fuerzas en la región, la autonomía que han alcanzado las instituciones militares en casi todos los países latinoamericanos introduce algunas incertidumbres al respecto».

*** REVISTA DE MARINA** - Valparaíso, Chile N° 1/93.

«La integración de la zona austral» por Mario Amello Romo; conferencia pronunciada en el Seminario de la Integración Chileno-Argentina en el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y de la Universidad del Pacífico en noviembre de 1992.

El autor analiza la realidad y mitos de la integración, sacando como conclusión las ventajas y dificultades, que deben ser estudiadas dentro del marco geopolítico y de reglas que son obligatorias y a la vez múltiples y concurrentes como: flexibilidad, globalidad, apertura, participación, legitimidad o consenso, convergencia en otros intereses, reciprocidad y equidad.

Aboga también por la integración austral con imparcialidad y confianza mutua, en un proceso gradual y seguro; con la ecología, el turismo y los estudios científicos al servicio del desarrollo económico.

Termina diciendo que, si se logra crear el espíritu, la confianza mutua y una inteligencia en las sendas que deben ser recorridas en conjunto, podrán éstas transformarse en caminos de entendimiento, desarrollo e integración austral mediante la permeabilidad a los objetivos comunes, integración y formación de empresas privadas que impulsen el desarrollo austral y sobre todo, abrir en los espíritus de los hombres, espacios de confianza y anhelos de construir una vida mejor.

*** NAVAL FORCES**
N° 11/93

«Balance del poder naval en 1993»
por Antony Preston.

La esencia del poder naval es su flexibilidad, y si la posesión de un potencial enemigo, crea una zona de veda, la influencia de la diplomacia del poder naval se verá correspondientemente reducida.

Es interesante observar cómo Irán desarrolla claramente esa política.

El arribo del submarino *Taragh,* el primero de los cuatro del proyecto ruso 877 EK4, clase Kilo para la OTAN, marca el primer paso hacia la disputa de la libertad de navegación del Golfo de Arabia por el mundo occidental y, en particular, para la U.S. Navy.

Similar acción es la adquisición de los bombarderos TU-22 M «Backfire», la de los misiles anti-buque A-S-16 «Kickback» y los misiles superficie-aire de gran alcance, capaces de batir a los aviones AWACS.

Irán está demostrando al mundo que cualquier nueva intervención en el Golfo necesita de su aprobación.

*** NAVAL FORCES III/93.**

«Las marinas latinoamericanas. La declinación continua»
por Adrián I. English.

Con la agudeza de un experimentado analista de medios navales, se destaca esta revisión del potencial de las Armadas de esta región del mundo.

Alfabéticamente, la Argentina es considerada en el justo término de sus limitaciones, dando el autor por descartada la modernización de nuestro portaaviones *25 de Mayo.*

Con igual justeza se refiere al Brasil, donde destaca también la vejez del portaaviones *Minas Gerais* y tos esfuerzos para mantenerlo en servicio.

Los cuatro DD clase García, cedidos por EE.UU. en 1989, operan con ciertas dificultades no especificadas.

Los seis DD clase Niteroi siguen siendo la espina dorsal del poder naval brasileño y excelentes unidades.

De las cuatro corbetas en construcción clase Inhauma, dos han sido completadas y dos están aún en construcción; el autor dice entender que no hay absoluta conformidad con sus performances.

De los nuevos submarinos 209 (1400), hay dos en servicio y cuatro más ordenados, en un lento régimen de construcción.

La idea de construir el submarino de propulsión nuclear al inicio del siglo XXI, continúa en las mentes de la Armada de Brasil, aun cuando puede haber demoras.

La marina Peruana continúa manteniéndose como la más poderosa fuerza de submarinos de Sud América.

El autor dice: «La Marina Chilena, cualitativamente la mejor de América Latina, es ahora una pequeña pero balanceada tuerza, merced a la radiación de viejas unidades y la compra de dos fragatas clase Leander a UK y la modernización de los DD clase County.

Algunas unidades recibirán el sistema israelí de misiles A. A. «Barak».

Uruguay, ha causado impresión porque sus dos siguientes y últimas corbetas (de tres compradas), clase Commandant Riviere, han sido adquiridas con los cuatro misiles MM38 de dotación original.

Asimismo han adquirido cuatro barreminas clase Kondor II de la ex Alemania Oriental.

*** INTERNATIONAL DEFENSE REVIEW**
Mayo de 1993.

«La bomba bajo nuestra cama» (Editorial).

Analiza y desmenuza con sobriedad el siguiente texto de la declaración del Secretario General de las Naciones Unidas: «Una agenda para la Paz:... las operaciones para el mantenimiento de la paz son al presente estimadas en un costo de U$S 3 billones por año, mientras que los pagos efectivos son inaceptablemente lentos.

Contra esto, los gastos mundiales de la defensa en la última década se aproximan a U$S 1 trillón por año, o U$S 2 millones por minuto.

El contraste entre el costo de la guerra y el costo de mantenimiento de las fuerzas de las Naciones Unidas es absolutamente ridículo y las consecuencias no sólo son malas para la seguridad mundial, sino pésimas para la credibilidad de la Organización».

*** MARITIME DEFENCE**
Junio de 1993.

Número dedicado a la ofensiva comercial rusa, o del MEI, para la venta de armamentos, en ciertos casos de alta tecnología.

Rusia participa desde el año pasado en toda exposición internacional con modelos de armas, propaganda escrita y la asociación con empresas comerciales fabricantes de armas de occidente.

En ese sentido se han creado compañías de venta de armamentos que pareciera que funcionan autónomas en diversos ramos como: Zvezda; Novator; Raguda; Krosnopol y Gidro Provic que ofrecen buques, aeronaves o armas terrestres, aun de última generación.

Raguda vende el misil aire-mar X-15C de M:5 y de propulsión sólida, con 150 km de alcance y autoguiado radar.

Por ser superior a muchos occidentales ha sido objeto de la consideración extranjera.

La misma compañía ofrece el misil de crucero X-65 C3, un misil mar-mar de vasto alcance, similar al Tomahawk.

Zvezda vende el X-35, copia del Harpoon.

Raguda vende el 85-RV, misil a/submarino portador de un torpedo arrojable a 50 km.

Krosnopol ofrece buques de diversos tipos y Novator aeronaves y lanzadores de chaff, sin limitaciones.

*** PROCEEDINGS**
Julio de 1993.

«Salvando la Flota»
por Norman Polmar.

Expone su investigación sobre el estado de la Flota de la Federación Rusa y orienta el pensamiento sobre la evolución dentro del actual estado de cambio que se vive en esas naciones.

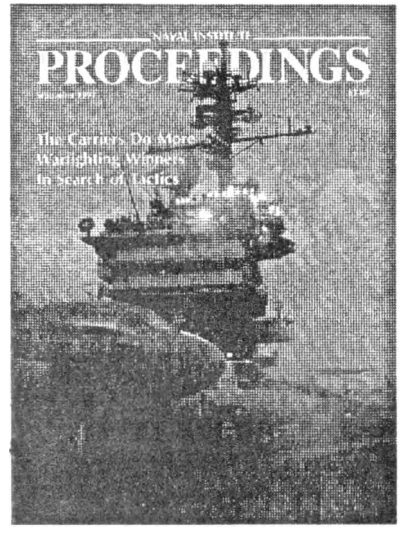
Nos presenta la firme personalidad del nuevo Comandante en Jefe de la Armada Rusa almirante F. N. Gronov, que intenta retener el prestigio de su fuerza a pesar del desmembramiento de la URSS.

La flota, básicamente se basará y construirá en el Báltico y en el Mar Blanco y el mayor peso lo tendrán los submarinos nucleares balísticos y de ataque.

Los SSBN se seguirán construyendo y a pesar que en el Start II, Rusia se comprometía a tener sólo 24, su plan actual lo lleva a 27, con todos los clase Typhoom en servicio (6 actualmente).

Los submarinos de ataque serán mejores y se mantendrán en 100 al año 2000 con el régimen de modernización que origina las cuatro construcciones anuales.

No obstante hay serias dudas sobre el resto de buques de superficie que Rusia podría tripular debido a que se encuentra en estudio la utilización de sólo personal contratado, excluyendo a los conscriptos.



*** PROCEEDINGS**
Setiembre de 1993.

«Las ventajas del Albacore»
por el contraalmirante A. H. Konetzni (U.S.N.).

«La fuerza de Submarinos N. A. está adecuadamente capacitada para operaren aguas poco profundas; operaron 14.000 horas en esas profundidades durante 20 años.

Sólo es cuestión de experiencia y ejercitación. Los submarinos atómicos modernos ya están equiparados en silencio acústico, para igualdad de velocidad, a los diesel, pero disponen de mayor capacidad de guerra electrónica.

Sin embargo, es deseable una mejora de maniobrabilidad y control, y si las facilidades to permiten, se desarrollará un submarino para operar en cualquier área en la próxima década».

«Aprendiendo las lecciones correctas»... por el capitán (U.S.N.) Barry J. Coyle.

«La Guerra del Desierto es un modelo equivocado y una aberración de la Historia Militar... El enemigo permitió que se estableciera y desplegara su oponente a voluntad... el lugar fue el ideal, el preposicionamiento y la logística era la esperada... el enemigo cooperó al perder su fuerza aérea, su C3I y su voluntad de combate.»

FUNDACION SANIDAD NAVAL ARGENTINA (FUSANA)

En los últimos tiempos, esta nueva organización ha tenido activa participación en temas relacionados con el Sistema de Sanidad Naval.

Su presencia ha generado preguntas tales como:

¿Qué es FUSANA? ¿Quiénes la componen? y ¿Qué hace?

Trataremos de responder a estas inquietudes.

¿Qué es FUSANA?

La Fundación Sanidad Naval Argentina es una organización privada sin fines de lucro, que si bien no pertenece a la Armada, está ligada a ella por el objetivo que persigue su estatuto.

Fue fundada el 5 de agosto de 1991, por el entonces Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Jorge O. Ferrer.

Tiene personería jurídica y está inscripta en el Registro Nacional de Entidades de Bien Público.

Está inscripta en la Dirección General Impositiva y en la Dirección Nacional de Recaudación Previsional.

La DGI le otorgó exención de pago del IVA e Impuesto a las Ganancias, en forma provisoria y por Ley la Fundación está exenta del pago de Ingresos Brutos.

Su sede central está en el Hospital Naval «Doctor Pedro Mallo», en la calle Patricias Argentinas 351, Capital Federal. Teléfonos 89-8699 y 5999.

¿Cuál es el objetivo de su creación?

Contribuir a la solución de los problemas del Sistema de Sanidad Naval, surgidos por las limitaciones presupuestarias que afectaron y afectan su desenvolvimiento.

Su acción se proyecta hacia el personal afectado a la salud, el equipamiento y el apoyo a la docencia, buscando la excelencia del sistema.

El estatuto prevé la extensión de su accionar a la comunidad toda, en aquellos aspectos que resulten convenientes y necesarios.

¿Cómo cumple este objetivo?

A través de las siguientes acciones:

1) Otorga incentivos al personal en forma de premios.

2) Incorpora profesionales para completar los servicios en el Sistema de Sanidad Naval.

3) Otorga subsidios para: reparación de equipamiento de los hospitales navales, mantenimiento de la infraestructura y ampliación de sus capacidades.

4) Efectúa donaciones para adquirir equipamiento de última generación y acercar a los pacientes los adelantos en la materia, disminuyendo las derivaciones al medio externo.

5) Conviene con prestadores extemos, a título oneroso, la incorporación de servicios no existentes en tos hospitales navales.

6) Otorga subsidios y becas para cursos, congresos, simposios y conferencias.

¿Cómo obtiene los recursos?

La figura jurídica de la Fundación, le permite suministrar a través de convenios a título oneroso, la prestación de servicios a Obras Sociales, Públicas o Privadas o a particulares que lo soliciten.

Estas prestaciones son reguladas de forma tal de no comprometer la atención en tiempo y calidad de los pacientes del sistema de Sanidad Naval.

A la vez el estatuto fundacional le posibilita solicitar subsidios, privilegios, exenciones de impuestos, etc., para obtener el máximo rendimiento y la más útil prestación.

¿Quiénes son sus autoridades?

La Fundación es dirigida y administrada por un Consejo de Administración cuya presidencia por mandato del estatuto recae en el Jefe del Estado Mayor General de la Armada.

Completan dicho Consejo, un vicepresidente, un secretario, un tesorero y cinco vocales entre los que se encuentra, el Director de Bienestar de la Armada, el Director de Sanidad Naval, un suboficial mayor en situación de retiro efectivo, un agente civil y un oficial superior en situación de retiro en servicio.

El estatuto establece que tos consejeros no podrán percibir retribuciones por el ejercicio de sus funciones. Para la conducción operativa de la Fundación, el Consejo delega su autoridad en un Comité Ejecutivo integrado por el vicepresidente, el secretario, el tesorero y el vocal N° 5, quienes llevan al seno del Consejo una vez al mes, el resultado de su gestión para su aprobación. Los miembros del Comité Ejecutivo son Oficiales Superiores en situación de Retiro en Servicio.

¿Quiénes más integran la Fundación?

El estatuto establece que además del Consejo de Administración, la Fundación estará integrada por:

1- El fundador.

2- Miembros honorarios: personas que por merecimientos destacados sean designados como tales por el Consejo de Administración.

3- Miembros benefactores: personas que efectúan donaciones de importancia o que por su apoyo moral, así sean considerados por el Consejo de Administración.

4- Miembros adherentes: las personas que soliciten participar en el sostenimiento de la Fundación y sean aceptadas por el Consejo de Administración.

¿Qué puede hacer usted por la Fundación?

1- Interiorizarse fehacientemente de tos fines que persigue y hacer una adecuada divulgación entre sus compañeros, familiares y amistades, usuarios del sistema de Sanidad Naval.

2- Aportar sugerencias y/o críticas que permitan corregir errores, sobre la base de un adecuado conocimiento de su quehacer.

3- Incorporarse como miembro adherente sumándose al esfuerzo de todos aquellos que desean aportar soluciones en bien del Sistema de Salud de la Armada.

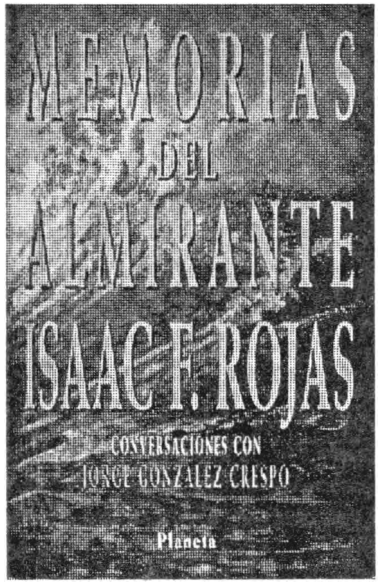
¿Qué no hace la Fundación?

La Fundación no tiene injerencia ni responsabilidad en el funcionamiento de los Hospitales Navales ya que éstos cuentan con autoridades orgánicamente establecidas por la Armada.

Solamente colabora en su desenvolvimiento, en íntima coordinación con la Dirección de los mismos.

Del Comité Ejecutivo

Por el capitán de navío **Eduardo L. Alimonda**



*** Memorias del Almirante Isaac F. Rojas**
Conversaciones con Jorge González Crespo
(Editorial Planeta Argentina, Buenos Aires, 1993; 601 páginas).
ISBN 950-742-350-8.

Ha sido un hecho venturoso que el Almirante Rojas accediera de buen grado a participar de estas extensas «conversaciones» con quien habría de ser una suerte de «coautor» de sus memorias, el joven interlocutor Jorge González Crespo. En primer lugar, porque se hace imprescindible recoger el pensamiento y la experiencia de nuestros contemporáneos que ejercieron su responsabilidad en los tumultuosos avatares de las últimas décadas en la Argentina; sin duda que surgirá la luz de la verdad histórica de la suma de subjetividades. Mas como indica el mismo González Crespo, «...ambos sabíamos que no concordábamos en los aspectos políticos, y él mismo aceptó y asimiló que yo formaba parte de lo que él había combatido ferozmente alguna vez. Sin embargo se formó una relación estrecha y casi de amistad que perduró hasta el día de su muerte».

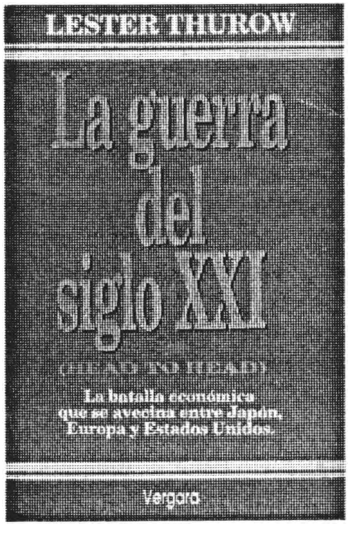
Esa discrepancia fundamental entre personaje y escritor es precisamente lo que brinda la garantía de objetividad primordial en una obra que pretende ser de historia. Se logra mediante una abundante sucesión de notas insertadas al final de cada capítulo, donde se contraponen al libre fluir de la palabra del Almirante, ampliaciones y aclaraciones que facilitan su interpretación, y también opiniones favorables o adversas sobre cada tema. De este modo se logra un adecuado equilibrio metodológico, si bien hay profusión de reiteraciones y contradicciones, aunque de menor cuantía casi todas ellas.

Por supuesto, el mayor volumen de la cronología se halla en la época de 1955, «el punto culminante de mi carrera naval y política», como dijera el ex vicepresidente. Lamentablemente, el libro termina en 1958, y queda excluida la trayectoria posterior a los altos cargos que ostentara el Almirante Rojas. Quedan desvirtuadas en la obra las falsas afirmaciones de adhesión previa al régimen que se le achacaron permanentemente, así como la intervención de naves extranjeras en ayuda de la escuadra revolucionaria. En cambio, encuentran cabida algunas expresiones que son seguramente fruto de la apasionada contienda entre azules y colorados en la década de 1960, que tuvieron al Almirante como protagonista inoportuno. Este comentario viene al caso por las injustas apreciaciones vertidas en página 149 y nota 128 sobre un caballero de entereza y pundonor que fuera Comandante en Jefe de la Armada.

Se completa la obra con una serie de buenas fotografías de

la época, y un apéndice documental algo contuso. La edición contiene alta proporción de erratas.

Valga como homenaje al Almirante Rojas la impresión que ha dejado en González Crespo: «...honesto, pues debió pertenecer al reducido grupo de hombres que... accedieron al poder y no se beneficiaron con él materialmente. Al mismo tiempo, poseía una honestidad intelectual única, ya que hasta el final -estemos o no de acuerdo con él- mantenía su postura... capacidad singular entre los hombres que nos han dirigido y nos dirigen actualmente en el país. Era leal con sus amigos, sus camaradas y sus ideas hasta el final».



* Lester Thurow:
La guerra del siglo XXI
(Head to Head)
(Javier Vergara Editor S.A.,
Buenos Aires, 1992;
373 páginas).
ISBN 950-15-1232-0.

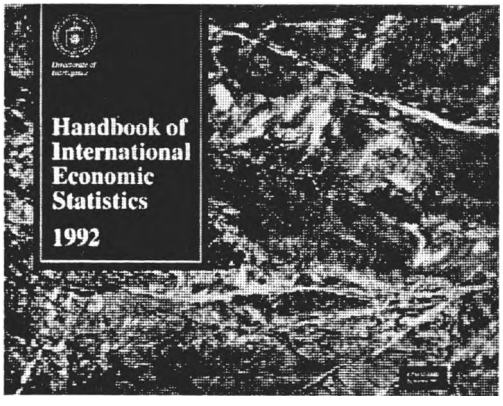
La prospectiva pasó de moda hace un par de décadas, cuando los mejores analistas no fueron capaces de advertir sobre la crisis del petróleo que trastornaría la economía mundial, o cuando en fecha más reciente tampoco supieron prever la caída del famoso muro. Sin embargo Thurow, erudito economista del MIT (Massachussets Institute of Technology) acomete la tarea de presagiar lo que nos depara el próximo siglo, especialmente en el campo de la economía mundial. Mas transcribamos sus propias palabras.

En lo militar, ya es sabido: la Guerra del Golfo demostró que sólo Estados Unidos puede trasladar un gran ejército moderno a través de medio mundo en pocos meses e imponer su poder militar frente al que fuera el cuarto ejército del planeta. Ese éxito ya deja en evidencia que el país del norte es y será la superpotencia militar del próximo siglo. Pero ello no garantiza que será además la potencia económica del siglo XXI. En la disputa económica que se avecina, el mundo no se divide en amigos y enemigos. El juego es simultáneamente competitivo y cooperativo. Uno puede continuar siendo amigo y aliado, y aún así desear el triunfo. Por eso ocurre que la metáfora militar es fundamentalmente incorrecta.

Desaparecida la Unión Soviética, la forma individualista, anglosajona del capitalismo se prepara para el enfrentamiento con las variantes comunitarias alemana y japonesa del capitalismo: «Yo» de los Estados Unidos versus «Das Volk» o «Japón S.A.». O dicho de otro modo, las empresas maximizadoras del beneficio contra las empresas constructoras de imperios.

Quizá no se haya visto nada igual al dominio económico de los Estados Unidos posterior a la Segunda Guerra Mundial (tenía la mitad del PNB del mundo y toda la tecnología industrial) desde la época del Imperio Romano, y probablemente no habrá de repetirse algo semejante en los próximos milenios. Mientras tanto, Japón entra favorecido en la competencia: crece con más rapidez e invierte más para el futuro que cualquier otro país sobre la faz de la tierra.

Mas opina Thurow que finalmente ha de ser Europa la vencedora, siempre que realice sobre el tablero exactamente los movimientos indicados: lograr la real integración de las economías de las naciones occidentales, e incorporar rápidamente a los países del este, para lo cual se torna imprescindible convertir en eficientes economías de mercado a las economías ex comunistas. Tarea nada fácil, y que representará el sacrificio de los ciudadanos de hoy para crear el imperio económico de mañana. Pero no queda otro remedio.



*** Handbook of International Economic Statistics**
(Central Intelligence Agency, Washington D.C., 1992; 249 páginas). ISBN sin datos.

Ya hemos comentado que la famosa CIA se dedica ahora atareas editoriales, probablemente porque la desaparición del enemigo tradicional no le ha dejado mucho para hacer...

Siguiendo la línea de The World Factbook (BCN N° 770, pág. 394), ha presentado este útil compendio que expone perfiles y tendencias de las principales economías. Queda reflejada información comparativa sobre producción, comercio, energía, contaminación, todo ello con cifras precisas complementada por excelentes gráficos (no muy abundantes) y mapas sumamente actualizados. Por ejemplo, podemos encontrar un mapa muy claro de las áreas de Ucrania y Rusia interdictas por muchos años a raíz del accidente en la planta nuclear de Chernobyl.

La información sobre las repúblicas independientes de la ex URSS es clara y copiosa, ya que era lo que mejor conocían los autores; se proveen detalles de difícil obtención en otras fuentes, y mapas muy completos.

Nuestro país está clasificado con cierta reticencia como «nueva economía industrial», junto con Brasil, México y los «cuatro tigres» asiáticos. Asimismo, aparece en el puesto 22° en capacidad instalada de generación nuclear de energía eléctrica, en el 13° por su producción de trigo y en el 3ª por la de soja. Sin embargo, no nos favorece la estadística sobre porcentaje de población que tiene acceso a servicios de agua potable y cloacales, donde nos superan Egipto, China, Brasil y México...

La calidad de la impresión es impecable, como resulta habitual en publicaciones de ese origen.

* Rodolfo W. Koessler von llg:
Acuerdo leonino sobre nuestros hielos continentales
(sin datos de editor, Buenos Aires, 1993; 133 páginas). ISBN sin datos.

Define la Academia de la Lengua al vocablo leonino como «contrato oneroso en que todas las ventajas o beneficios están en una sola de las partes». Y vale esa expresión para resumir la opinión del autor sobre el mentado tema de los hielos cordilleranos. A lo largo de esta breve obra, analiza en detalle protocolos, tratados, mapas y declaraciones, para acusar a la Cancillería actual de «torpeza, incapacidad negociadora» y «entrega manifiesta e irreflexiva», entre otros epítetos.

Resulta sugestivo que esta obra carezca de datos del editorial correspondiente, y de código ISBN; quizá se trate de una edición del autor...

En síntesis, es posible que la cuestión haya sido tratada con cierta ligereza en el afán de eliminar los últimos escollos en la integración del cono sur, que constituyen verdaderos anacronismos en esta época en que están llegando nuestros hidrocarburos al Pacífico, que tiende a convertirse en vía obligada de exportación, y se integran los capitales accionarios de uno y otro lado de los Andes.

El mérito de la obra es dar un toque de alarma para evitar las consecuencias irreversibles de una acción precipitada; los señores legisladores tienen la palabra.

Por el capitán de fragata **Mariano A. Torre**

A 44 AÑOS DE LA BOTADURA DEL *FORTUNA*

El 22 de noviembre de 1949 nacía uno de los yates que más lauros consiguió en sus campañas, posibilitando que la Argentina fuera conocida por este deporte oceánico, más allá de las hazañas del navegante solitario Vito Dumas y disipando distintas dudas sobre la calidad y capacidad de nuestras tripulaciones, campeonas mundiales y olímpicas, con los hermanos Vilar Castex, Martín Costa, Sacks, Chaves, Boneo, Santiago Lange y muchos otros en las clases dragón, snipe, cadet y optimist.

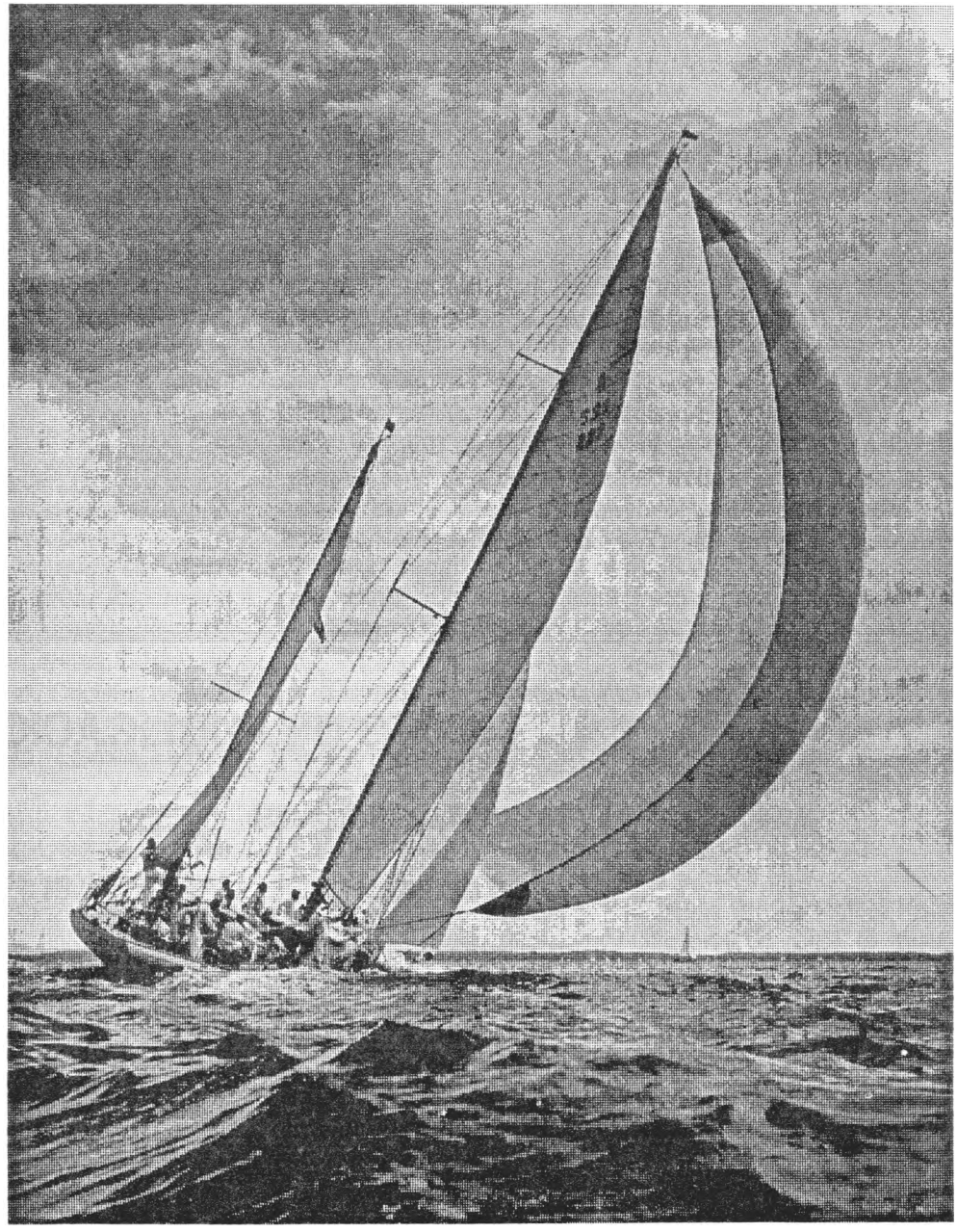
El A-222 *Fortuna* fue botado ese día en Dársena Norte e inscripto en el Yacht Club Escuela Naval con destino a la práctica de vela en aguas abiertas. Su nombre recordaba a una goleta de nuestra primera Escuadra Nacional, que participó en Martín García y Arroyo de la China.

Fue su madrina en el bautismo la señora Nélida R. I. de Bigliardi quien donó la imagen de nuestra señora Stella Maris, la que bendecida por el Capellán de la Armada Luis Bertoni Flores siempre acompañó sus viajes.

Presidió la ceremonia el entonces Ministro de Marina almirante Enrique B. García y estuvieron presentes el Director General de Material contraalmirante Gabriel Maleville, el Jefe de Talleres de Dársena Norte capitán de navío Remigio Bigliardi y el Director de la Escuela Naval capitán de navío Rodolfo Mata. Habló el almirante García agradeciendo a todo el personal la dedicación y profesionalismo volcados en la construcción del primer Ocean Race diseñado en el país.

El impulsor de la idea de motivar la participación en cruceros y regatas de largo alcance fue el profesor de yachting de la Escuela Naval, señor Rufino Rodríguez de la Torre, gestor además de la incorporación de los 5 metros y de los grumetes y fundador también del Yacht Club Escuela Naval, donde el A-222 tenía su apostadero, que compartía con el fondeadero en Dársena Norte.

El profesor Rufino de la Torre nos dejó a través de su libro Manual de Yates todo lo que era capaz de dar a sus alumnos. Fue tres veces Olímpico y Vicecampeón Olímpico con el *Djinn* 6 metros clase Internacional. Es imposible hablar del *Fortuna* sin nombrarlo, como así también al ingeniero naval Sixto Pérez, los capataces Joanin Narizano y Sotovich y a su equipo de carpintería de ribera «los Mecánicos» como ellos mismos se llamaban. Fueron sus diseñadores Manolo Campos y Roberto Hossmann, ambos dibujantes de la Dirección General del Material Naval. Para el Fortuna nunca hubo horas extras, todas fueron voluntarias.



El Fortuna
y la soledad
del océano.

Las características del barco, eran:

Eslora	19,45 m; en flotación 13,50
Manga	4,30 m
Calado	2,70 m
Superficie vélica	200 m
Desplazamiento	28 tn
Quilla de plomo	12 tn

Casco de madera, doble forro, con pernos de hierro galvanizado. En la década del 60 se cambiaron más de 7000 pernos por acero inoxidable.

Aparejado yawl bermuda al tercio, sus mástiles originales eran de madera y en su debut, regata a Río de 1950, aguantaron la rotura de las burdas bajas de una banda en la largada, obligándolo a regresar al fondeadero y reparar. Muchas horas después largó para arribar a Río, aun fuera de regata, haciendo una buena performance. Luego fueron reemplazados por aluminio inglés; su mástil original de madera hoy está en el varadero del Yacht Club Argentino, aunque no tiene el largo de botadura.

Las velas eran de algodón egipcio; los herrajes, de acero inoxidable.

Motor auxiliar jeep marinizado. Instrumental completo. Receptor. Transmisor. Heladera. Cocina. Grupo generador. Gonio. Baño. Timón a caña. Comodidades para 2 oficiales, 8 cadetes y 2 marineros.

BIBLIOGRAFIA

Boletín Informativo Profesional que editó el Servicio de Inteligencia Naval (teniente de navio Benjamín Cosentino) e información periodística propia de la época.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

PROXIMAS EDICIONES:

- VISION GEOPOLITICA DE LA ARGENTINA de J. Fraga

- PROMESAS DE FUTURO - Autobiografía liceana de J. Videla del Mazo

- COMPENDIO DE HISTORIA MARITIMA de H. Tanzi

- LA ARMADA ARGENTINA EN SANTA CRUZ - 1878/1879 - A través de las memorias de dos médicos - de B. Aráoz - S. Gómez y E. González Lonzieme

MEDALLA EN HOMENAJE AL ALMIRANTE ROJAS

El 6 de diciembre de 1993 se llevó a cabo en el Centro Naval, la presentación de la medalla que el Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades hiciera batir en homenaje al Almirante Isaac F. Rojas.

Asistieron especialmente invitados, en representación del Jefe del Estado Mayor General de la Armada el contraalmirante Alberto César Oliver, directivos y miembros de las muchas asociaciones a las que perteneciera o con las que mantuviera relaciones el Almirante, entre otros el Círculo Militar, Asociación Amigos del Crucero General Belgrano, Academia Nacional de la Historia, Jockey Club, Sociedad Rural Argentina, Centro de Oficiales de las Fuerzas Armadas, Círculo de Oficiales de Mar y Centro Naval. Igualmente se hicieron presentes numerosos amigos personales, camaradas de la Armada, Ejército, Fuerza Aérea y familiares.

La ceremonia fue presidida por el Presidente del Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades doctor Julián Cáceres Freire, quien la inició con una semblanza del Almirante.

«Como sabemos, el Almirante Isaac Francisco Rojas, fue miembro de nuestra Institución y, siguiendo con la costumbre de mandar acuñar una medalla recordatoria de los integrantes desaparecidos, nos reunimos hoy para dar a conocer la de este socio.

Desde joven, Isaac Francisco Rojas sintió un atractivo muy grande por todo aquello que significara profundizar el conocimiento de nuestra historia y rendir culto a sus prohombres. Además, sentía una verdadera preocupación por la conservación de monumentos y objetos históricos, es decir, tenía los mismos propósitos que aquellos que, en 1872, fundaran nuestra Institución y por eso se pudo incorporar a ella.

Conocí al almirante Rojas en 1980, cuando fui incorporado a este Instituto. Era uno de los más asiduos concurrentes a las reuniones sabatinas que se realizaron en los distintos locales que ocupara la antigua casa Pardo, para terminar siendo benévolamente acogidos en este Centro Naval.

¡Cuántas horas gratas pasamos escuchando sus palabras señeras, pues se trataba de acontecimientos trascendentes narrados por un actor importante de la historia argentina contemporánea!

A continuación reseño su trayectoria en la Armada.

Fue Vicepresidente de la Nación, de 1955 a 1958, y Presidente de la Junta Consultiva Nacional, durante el mismo período. En ausencia del general Aramburu, fue Presidente en ejercicio en dos oportunidades.

Es de destacar que bajo su inspiración se realizó la transformación hidroenergética de nuestro país. Era una indiscutible autoridad en esta materia y salió siempre a la palestra a defender la soberanía de nuestros ríos, con pasión argentina, contra los avances de los países limítrofes.

Sostuvo a cañonazos nuestra soberanía sobre el islote Snipe.

Defendió patrióticamente nuestros derechos soberanos en el Beagle y archipiélagos australes, como así también en la zona cordillerana.

Su amplia cultura le permitió, desde mucho antes de llegar a las altas funciones que le tenía reservado el destino, preocuparse por todo aquello que significase menguar, aunque fuera en parte mínima, to que históricamente le correspondía a nuestro país. Estaba muy bien informado acerca de los aspectos constitucionales y conocía a fondo los trabajos de Alberdi, Joaquín V. González, Amando Alcorta y González Calderón, así como de otros especialistas en la materia.

Hay obras del Almirante que serán clásicas para nuestra historia política e institucional, como su libro *Intereses argentinos en la cuenca del Plata.*

Hasta en los últimos años fue constante su presencia intelectual y patriótica en la prensa del país, con artículos o cartas en que llamaba la atención sobre acontecimientos referentes a la soberanía.

Siempre se caracterizó por llevar una vida austera y sacrificada, sin apego a los bienes materiales. Poseía un don de retención admirable, bastaba que tratara un par de veces a cualquier persona para que supiera su nombre y características intelectuales y profesionales, interesándose vivamente por las tareas de cada uno.

Al fallecer y cumpliendo su última voluntad, las cenizas de sus restos fueron arrojadas por la Armada en el Océano Atlántico, en las proximidades del lugar donde Inglaterra, con felonía, hundiera el crucero *General Belgrano*, en 1982, durante la guerra de las Malvinas.

Con este acto, al presentar la medalla que hemos mandado acuñar, hemos querido rendir homenaje a su brillante personalidad.»

A continuación hizo una apretada descripción de la medalla el miembro de número del Instituto doctor José Eduardo de Cara, refiriéndose también a momentos culminantes de la vida del homenajeado.

«Nuestro Instituto, fundado en 1872, con el objeto de estudiar la Numismática y las antigüedades, se constituyó bajo patrióticos auspicios y con el lema latino «Amantes de la verdad, buscamos la luz entre las reliquias del pasado»,

Entre sus fines específicos, está el de «acuñar medallas conmemorativas de acontecimientos históricos, de personalidades del pasado argentino y americano, de homenaje a miembros fallecidos del Instituto y premios».

Así durante su larga trayectoria, ha acuñado medallas conmemorativas de Pedro de Mendoza, en el cuarto centenario de la fundación de Buenos Aires, a Sarmiento en el cincuentenario de su muerte, a Bernardino Rivadavia, al general San Martín y al Almirante Brown en el centenario de sus fallecimientos. En fecha más reciente, a tos Defensores del Honor Nacional en Malvinas y al crucero *General Belgrano.*

Además de las labradas en homenaje a sus ilustres miembros fallecidos capitán Humberto F. Burzio y doctor Jorge Ferrari.

Hoy, tengo el honor de presentar, en nombre del Instituto la medalla acuñada en homenaje a nuestro Miembro de Número y honorario, Almirante Isaac Francisco Rojas, recientemente fallecido. Asimismo, en nombre de la Corporación, entregaré al Centro Naval el plato escultórico para ser conservado en esta casa, de la cual fue integrante, en su condición de marino.

El plato escultórico y la medalla en su anverso, han sido realizados por el escultor Juan Carlos Ferrara, y acuñadas por

la tradicional casa Piana de Buenos Aires. Ejecutada en bronce florentino presenta en el anverso, en el centro del campo la imagen de perfil del Almirante Rojas, en la plenitud de su vida, según la concepción del artista. En leyenda semicircular superior el nombre Isaac F. Rojas y en la parte inferior el año de su nacimiento y muerte.

En el reverso, el sello de nuestra Corporación, representado por el escudo de armas de la ciudad de Buenos Aires, tomado de la Jura Real de Fernando VI, del año 1747.

Con esta medalla, el Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, rinde homenaje a uno de sus miembros más preclaros, cuya personalidad excede el ámbito específico del mismo por tratarse del Almirante Rojas, una de las figuras consulares de la República.

Hasta 1955, era un distinguido Oficial de Marina que, por su competencia, había ocupado importantes comandos, y en ese tiempo se desempeñaba como Director de la Escuela Naval Militar.

Los acontecimientos políticos y militares de aquella época aciaga produjeron el pronunciamiento cívico militar que culminó el 16 de setiembre, en la Revolución Libertadora. Ella se propuso restaurar la República, la dignidad nacional y la libertad. En ese momento crucial de la vida argentina se proyecta la figura del Almirante Rojas al plano nacional. Al mando de la flota en operaciones, su figura y su nombre se constituyen en un símbolo. Era la esperanza de quienes, con hondo patriotismo y el arma sobre el brazo, luchaban por la regeneración de la patria.

Hay un momento, en la vida de los pueblos, en el cual la dignidad, inspiración y el valor de un hombre, cambian el curso de la Historia.

El 1° de mayo de 1958, en cumplimiento de la palabra empeñada junto con el general Aramburu puso el Gobierno de la Nación en manos de las autoridades elegidas por el pueblo.

A partir de esa fecha, y ya en retiro de la Armada, siguió de cerca, como un numen tutelar, la vida de la República. Veló por la preservación de sus intereses, soberanía y progreso. Así, a través de la prensa, el libro y la tribuna pública, proyectó su pensamiento sobre los más inquietantes temas nacionales y fijó rumbos para la marcha de la Nación en el sentido del bien, como lo quería Mitre.

Su contribución fue fundamental para ilustrar al país en cuestiones energéticas, la utilización del río Paraná para la construcción de represas conjuntamente con el Paraguay y Brasil; los problemas que la delimitación de los límites con Chile, el conflicto del Beagle, el uso de la cuenca del Plata y la iucha por la recuperación de las Islas Malvinas, lo presentan como un arquetipo de ilustrado pensamiento y patriotismo, en incesante tarea. No escaparon a sus inquietudes los temas históricos y aun los urbanos de Buenos Aires, bregando por la conservación de sus ambientes históricos y de la nomenclatura tradicional de sus calles.

Ingresó a nuestro Instituto en 1977, dedicado al estudio de la cartografía. De inmediato se convirtió, por su talento energía y cordialidad en miembro principal de nuestras reuniones. Asistía con puntualidad a ellas, siempre con una sonrisa y las manos extendidas hacia todos. En los años difíciles de la guerra subversiva, su presencia disipó temores y alentó esperanzas. Su influencia obraba por simple presencia y su palabra era esperada por su enjundia. Su serenidad, capacidad de trabajo, sentido del humor y profunda alegría interior, trascendían a sus amigos. Su modestia, sencillez y austeridad eran proverbiales. Sentía a la República, sus tradiciones y sus próceras.

Múltiples iniciativas llevan su firma y a su influjo y colaboración se debe en gran parte la erección del monumento a los héroes de Malvinas que propició nuestro Instituto.

Cuando el tiempo decante las pasiones, su nombre figurará entre los estelares de la República, y su vida, entre las grandes vidas argentinas.

Sus cenizas ya se han confundido con la inmensidad del mar en el sitio en que se hundió el Belgrano. En las cartas náuticas habrá de figurar su nombre junto al crucero en que enarboló su insignia.»

Posteriormente se procedió a la entrega de medallas, con destino a la Armada, al hijo del Almirante que también recibió el plato de la medalla.

El señor Presidente agradeció la donación, con estos conceptos.

Imágenes del Almirante Rojas

* El orgullo que sentía por su profesión de marino y su título de marino fue la evidencia de su vocación y amor por la Armada.

* Fue celoso y fiel adherente a las mejores tradiciones navales, cumpliendo cabal e idealmente con la Armada consolidándolas y enriqueciéndolas.

* Durante toda su vida fue inalterablemente austero en lo personal, lo que parecía observar con comodidad y contento. Por contraste ansiaba para su Patria el mayor crecimiento, la mayor riqueza, la mayor fuerza, tanto en su territorio como para sus compatriotas.

'Ferviente cultor de los valores morales, su conducta estaba guiada por el afán de libertad y de verdad. Entendía a la libertad como la que se alcanzaba cumpliendo con los máximos deberes humanos y ciudadanos para recién así ser merecedor de los máximos derechos.

Entendía a la verdad como, la virtud dirigida al bien común, con respeto y la fe en el prójimo, procurando la ayuda mutua y el esfuerzo mancomunado de la comunidad. Que el estudio y el trabajo darán frutos positivos para bien de la Patria y de sus hijos si están apoyados en esos conceptos de Ibertad y de verdad.

El Boletín del Centro Naval es la sexta publicación sobre temas navales centenaria del mundo

1848	*MORKOII SBORNIK*	*Rusia*
1866	*REVUE MARITIME*	*Francia*
1868	*RIVISTA MARITTIMA*	*Italia*
1870	*ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL*	*Portugal*
1873	*U.S. NAVAL INSTITUTE PROCEEDINGS*	*Estados Unidos*
1882	**BOLETIN DEL CENTRO NAVAL**	**República Argentina**

ASUNTOS INTERNOS

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

BCN *Volumen 111 - Número 772*
Octubre, noviembre y diciembre 1993

DEL LIBRO DE ACTAS DE LA COMISION DIRECTIVA

1° DE ABRIL HASTA EL 30 DE SETIEMBRE DE 1993

MOVIMIENTO DE SOCIOS

BAJAS

Por fallecimiento: CC Carlos Alberto Chiodi, CF Juan A. P. Castello Ribas, CN Oscar J. N. Rumbo, TN Juan Carlos Luciani, CNIM Félix Plaza, TF Gustavo A. Olivera, ingeniero Ricardo Echarren, CN Edgardo H. Chiocci, TNIM Néstor Rogelio Nieto, CF Enrique Larrinaga, TN José María Alvarez, CN Edgardo N. Acuña, CN Raúl Arturo Cerrato, CLCO Luis E. Rabbioni, TFIN Germán G. Sánchez, CF Octavio Ismael Lefevre, CF Héctor Alberto López Rial, CN Silvano Graciano Bolla, CN Julio Zuviría, CC Remigio H. Loza, CF José Luis Gorrochategui, CLIM Waldemar U. Giromini, CF Jorge A. Grillo, CNBQ Felipe A. Luis, CN Guillermo Frogone, CL Pedro A. Chierasco, CF Mariano A. Fernández, CC Donato A. Saravia, CFIN Jorge F. D. Plater, CC Miguel Bonacci, CNCC Domingo C. Genise, CL Miguel R. Street, CF Reinaldo J. Beret y CN Normando A. Díaz.

Por renuncia: TN Néstor Juan Franchi, TC Alberto Oscar E. Reta, CCIM Héctor Alfredo Fernández, capitán FAA Carlos A. Musso, CCIN Luis Francisco Fernández, TNIN Julio Alberto Garreta, CF Jorge Guzmán, TFCO Walter D. Jaureguiberry, CC Antonio Urbano, señor Israel Francisco Rizzuto, TFhNI Eduardo Marcelo Escobar Galdiz y CCIN José Juan Carbone.

Por aplicación del Art. 31, Inc. 4ª del estatuto: señores Rafael Alfredo Alonso, Guillermo Seoane, Eduardo Schmitz, Oscar Adolfo Scalone, Julio Antonio Quiroga, Juan Antonio Petrel, CC Juan Manuel Lagos, TN Pedro Carlos Guisandez, señores Rubén Piñeiro, Luis Horacio Valente, Roberto Eduardo Vincent, contador Alejandro A. Torrantegui, señores Eduardo Alberto Archerrizo, Horacio Guillermo Rossi, ingeniero Salvador Sanzo, TF Luis Enrique Green, TFIM Miguel F. Agusti, TF Fernando E. Cano, CCIM Roberto José Rosales, doctor Carlos Oyenard, señores Jorge Fernando Pochat, Miguel Angel Zangone, TF Jonatan Chiswell, doctor Alcindo Alvarez Canale, TF Horacio W. Zingoni, TF Antonio Oiene, señor Carlos Chiappe Solozábal, TNME Guillermo Schoenemann, TN Néstor Hugo Ortiz, TN Jorge Calaena, TNCO Mario C. Taboada, señor Juan Carlos Deleonte, TN Oscar Martínez, señor Joaquín De Los Santos, y TNME Víctor H. Pérez.

Por aplicación del Art. 17, Inc. 5ª del estatuto (Ex Oficiales de la Armada con menos de 8 años de antigüedad como socios activos): TC Federido Germán Chelle, GU Waldemar Alfredo Wichmann, TFME Graciela Esther Coria, TFIN Juan Carlos Lupi, TFBQ Silvina Mabel Brillante, TC Walter Fernando Seisdedos, TN Gustavo Enrique Loto, TC Juan Carlos Marenco, TF Fernando Lucas Moran, TCCO Carlos Alberto Kocur, TF Rafael A. Guiñazú, TNME Jorge Ornar Balbi, TC Femando David Cabrera, TF Gustavo De Marco, TF Eduardo Nordinelli, TC (Rl) Roberto Julio Pérez, TC Fernando Márquez, TC Federico Cerain, GU Marcelo C. Estévez, TN Jorge Gabriel Reyes, TFCO Jorge Eduardo Alarcón, TC (Rl) Susana Isabel Sancho, TC (Rl) Ariel Cristian Alonso Toglia y GU Fernando Miguel Miquelarena.

ALTAS

Ingreso como socio activo (Art. 13, Inc. 4ª del Estatuto): GUIM Pablo Alberto Gómez, GU Gustavo Pablo Rúa, TFBQ Sandra F. Franceschetti, TFCO Esteban Milovic, VLIM Aldo Alberto Peyronel, CFCO Carlos Alberto Furcada, CN Héctor Damián

Gadea, TFCP Luis Daniel Patiño, GU Osvaldo Raúl Chini, TFAU Mario Raúl R. Bobbett, TFCP Ana Graciela Ridl Ciando y TF Juan Ramón Clemente.

Reconocimiento como socio vitalicio (Art. 12 dei Estatuto): CNME José Manuel Castellano, CN Julio Alfredo Gómez Dávila, CFCO Luis A. Petraglia, TNOD Américo Alberto Ferrari, TN Jorge Raúl Talamoni, CCCO Carlos Alberto Prusso, CFCO Modesto Emilio Vagui, CN Jaime Agraz, TCCO Carlos N. P. Anzardi, TFCO Juan Carlos Toffani, CNCO Adolfo Mario Gatti, CNCO Armando Antonio Sampaolesi y CCIM Ernesto Neuhaus.

Confirmación como socios adherentes (Art. 17, Inc. 5° del Estatuto) (Con más de 8 años de antigüedad como socio adivo): señores Gustavo J. Ruiz de Galarreta, Juan E. Rostello, Alejandro Trosa, Carlos A. Rustan, Andrés A. Almada, CN Antonio Revuelto y CLAU Juan Carlos Frías.

Ingreso como Invitados concurrentes a la Delegación Tigre: señores Humberto Francisco Jesús Hanff, Paulino Caballero, Oscar Aníbal Fació, doctores Roberto Simón Rubiwistein, Edmundo Cristian Feldman Franco, Guillermo Southall, Gabriel Enrique Juan, Darío Raúl Rodríguez Duck, Jorge Diz, ingenieros Isidoro Bernardo Silverstein y Eduardo Coppini.

Reingreso como socio adherente (Art. 17, Inc. 5° del estatuto) (Ex oficial de la Armada dado de baja como socio activo y no tener 8 años de antigüedad como socio): señores José Luis Foglia, Enrique Claudio Cosentino, Juan Carlos Marenco y Walter Fernando Seisdedos.

Reconsideración de separación (Art. 31, Inc. 4° del Estatuto): señor Horacio Guillermo Rossi.

Reingreso como socio activo (Art. 14 del Estatuto): TNIM Marcelo Alejandro Oruezabala.

Ingreso como socio adherente (Art. 17, Inc. 4° del Estatuto): arquitecto Alvaro Serial de la Torre.

Ingreso como socios activos (Art. 13, Inc. 1ª del Estatuto): GU Leonardo Maugere Di Marco, GU Gustavo Enzo Lancellotti, GU Federico Marcone y GU Felipe Bonastre.

Designación de un vocal titular en reemplazo del capitán de corbeta auditor Raúl Alberto Lachnicht y aceptación de la renuncia de un vocal titular, capitán de navío IM Enrique de León, y designación de reemplazantes.

Se incorpora como vocales de la Comisión Directiva al capitán de fragata Rafael Luis Sgueglia y al capitán de navío Ireneo Jorge Portela, respectivamente, para ocupar dichos cargos.

Reconocimiento como socio honorario: En cumplimiento de la reglamentación vigente (Art. 10, Inc. 5ª del Estatuto): Se nombra socio honorario de la Institución al contraalmirante Julio Alberto Acuña.

Creación del comité de actividades académicas

El señor Presidente expresa que:

1°) De acuerdo a que uno de los objetivos del Acta de Fundación del Centro Naval es:

«Adquirir en el concepto del país y del extranjero la opinión más favorable para la Armada Nacional».

2°) Que ese objetivo fue interpretado por el almirante Juan A. Martin, figura señera de la Armada y del Centro Naval en ocasión de celebrarse el 75 aniversario de la fundación del Centro Naval como:

«Crear una congregación (Centro Naval) para exteriorizar en la prensa diaria, para que llegue a la opinión pública y al gobierno el valor de la Marina y su utilidad para el país». Concepto con el que está totalmente de acuerdo.

3°) Que nuestro Estatuto en su Artículo 2° expresa:

«Su objeto es ofrecer a sus miembros un centro social, cultural... y se constituya en un organismo que, teniendo por norte el culto de la tradición naval, contribuya con los medios a su alcance al constante engrandecimiento de la Marina...».

4°) Que en su Artículo 3, Inc. 1, 2 y 3 expresa:

«Desarrollará su acción de acuerdo con las finalidades siguientes»;

1 - Fomentar el estudio de los problemas profesionales y estimular convenientemente el amor del pueblo hacia las cosas del mar.

2 - Propender en el país ... por el acrecentamiento del prestigio de nuestras Marinas de Guerra y Mercante.

3 - Estimular aquellas iniciativas, proyectos o estudios que tiendan al progreso de la Institución Naval.

5°) Que entre las Subcomisiones de la Comisión Directiva no hay una, que específicamente se ajuste a estos temas, que en la época en que vivimos son de mucha importancia, por lo que «Mociona la creación de un Comité de «Actividades Académicas» para que se ocupe de ellas».

Designación de subcomisiones

El señor Presidente ordena leer la propuesta de la constitución de las subcomisiones:

1 - Interior

Presidente: CL Roberto Alfredo Day

Vocales: CN Emilio A. Barros
CN Carlos María Robert
CN José Ornar Lodigiani
CNCO Selesio Rodríguez Estévez
CFCO Angel M. Paradiso
CN Jorge E. Cerqueiro
CN Alberto J. Altimir
CNIM Miguel A. Inda
CNCO Malcolm B. Kennard
TF Walter R. Oppen
CNIM Oscar Ramón Gronda
CNAU Ireneo Jorge Portela
TN Eric Fabián López

COMITES

Edificio Central, Baños, Peluquería, Sastrería

Presidente: CN Emilio A. Barros

Vocales: TF Walter R. Oppen
TN Eric Fabián López

Bar, Comedor y Salón de Lectura

Presidente: CNCO Malcolm B. Kennard

Vocal: TF Walter R. Oppen

Anexo Centro Naval

Presidente: CN Alberto J. Altimir

Vocal: CFCO Angel M. Paradiso

Personal

Presidente: CN Jorge E. Cerqueiro

Vocales: CNCO Selesio Rodríguez Estévez
CNIM Oscar Ramón Gronda

Disciplina, Ingreso y Reingreso de Socios

Presidente: CN Carlos María Robert

Vocales: CNIM Miguel A. Inda
CNAU Ireneo Jorge Portela

Aclaración: Los Jefes de las Delegaciones, formarán parte de este Comité, cuando, se consideren temas de su Delegación.

Panteón

Presidente: CN José Ornar Lodigiani

Vocal: CN Alberto J. Altimir

2 - Estudios y publicaciones

Presidente: CLIM Eduardo A. Casado

Vocales: CN Emilio A. Galmarini
CN Guillermo Ramón Delamer
CNIM Carlos Alberto Bouvet
CN René G. J. Buteler
CN Oscar García
CF Rafael Luis Sgueglia
CN Enrique González Lonzieme (Adscripto)
VL Rodolfo Remotti (Adscripto)
CL Roque L. Manrique (Adscripto)
CN Daniel A. Dabini (Adscripto)
CN Hugo Horacio Cotombotto (Adscripto)
CNIM Oscar Ramón Gronda
CNAU Ireneo Jorge Portela
CN Ramón Ayala Torales (Adscripto)
CN Eduardo L. Alimonda (Adscripto)
CF Miguel Angel Benazzi
CF Lorenzo Omar Lugo (Adscripto)
CFIM Sergio Gustavo Robles (Adscripto)
CNIN Augusto C. Noel (Adscripto)

COMITES

Actividades académicas

Presidente: CN René G. J. Buteler

Vocales: CN Oscar García
CF Rafael Luis Sgueglia

Cultura

Presidente: CN Emilio A. Galmarini

Biblioteca «Capitán de Fragata Ratto»

Presidente: CN Emilio A. Galmarini

Modelismo Naval

Presidente: CN Enrique González Lonzieme (Adscripto)

Vocales: CN Hugo Horacio Cotombotto (Adscripto)
CCIN Augusto C. Noel (Adscripto)

Reglamentación

Presidente: CNIM Carlos Alberto Bouvet

Vocales: CNIM Oscar Ramón Gronda
CNAU Ireneo Jorge Portela
CF Miguel Angel Benazzi

Delegados de la Comisión Directiva ante el Instituto de Publicaciones Navales

CN Guillermo Ramón Delamer
CF Rafael Luis Sgueglia

Boletín del Centro Naval

Director: VL Rodolfo Remotti (Adscripto)

Consejo Editorial

Presidente: CL Roque L Manrique (Adscripto)

Vocales: CN Ramón Ayala Torales (Adscripto)
CN Eduardo L. Alimonda (Adscripto)
CN Daniel A. Dabini (Adscripto)
CN Lorenzo Ornar Lugo (Adscripto)
CFIM Sergio Gustavo Robles (Adscripto)

Jurado para premios del Boletín del Centro Naval

Presidente: CL Roque L. Manrique (Adscripto)

Vocales: CNIM Jorge A. Errecaborde (Adscripto)
CN Ramón Ayala Torales (Adscripto)
CN Eduardo L. Alimonda (Adscripto)
CN Daniel A. Dabini (Adscripto)
CF Lorenzo Ornar Lugo (Adscripto)
CFIM Sergio Gustavo Robles (Adscripto)

3 - Hacienda

Presidente: CNCO Víctor F. González

Vocales: CFCO Angel M. Paradiso
CNIM Miguel A. Inda
CNIM Carlos Alberto Bouvet
CF Juan Pedro Villemur (Adscripto)

4 - Deportes

Presidente: CN Jorge R. Jauregui

Vocales: CNIM Eduardo Daniel Leiva (Adscripto)
CNIM Roberto Etcheves (Adscripto)
CF Rodolfo C. Castorina (Adscripto)
CFAU Juan Carlos Bonzón (Adscripto)
CC Rafael A. Palomeque (Adscripto)
CNIM Miguel A. Inda

Se completará la Subcomisión con un representante de deportes de cada Delegación.

Deportes del Centro Naval Sede Central

Jefe: CNIM Eduardo Daniel Leiva (Adscripto)

5 - Delegaciones

Presidente: CL Roberto Alfredo Day

Vocales: CN Jorge E. Cerqueiro
CNIM Carlos Alberto Bouvet
CN Carlos M. Robert
CFCO Angel M. Paradiso

Tigre: Jefe Delegación:
CN Juan C. Abbondanza
Subjefe Delegación:
CC Néstor G. Castagnino, vocal suplente

Olivos: Jefe Delegación:
CN Jorge R. Jauregui
Subjefe Delegación:
CNCO Juan C. Franco (Adscripto)
Subdelegación Núñez
Jefe: CN Ernesto M. Salmón (Adscripto)

Mar del Plata: Jefe Delegación:
CF Carlos A. Dalinger

La Plata: Jefe Delegación:
CFIM Oscar B. López

Puerto Belgrano: Jefe Delegación:
CN Joaquín E. Stella

Bahía Blanca: Jefe Delegación:
CN Jorge L. Albertani

Ushuaia: Delegado del Centro Naval:
CL Daniel A. Fusari

Comodoro C.N.Olivos: CNCO Juan C. Franco (Adscripto)

6 - Creación de la Subcomisión de Acción Mutual

El señor Presidente expresa que en las actuales circunstancias la acción mutual adquiere un carácter realmente relevante y por esa razón mociona la creación de ese comité, de acuerdo al Art. 57 del Reglamento General, con la misión de:

«incrementar la Acción de Protección Mutual que prevé el Art. 3 Inc. 8° del Estatuto del Centro Naval, proponiendo a la Comisión Directiva nuevos modos de acción que promuevan la misma y que mejore el nivel actual.

En coordinación con las otras subcomisiones responsables, controlará la efectividad de la Acción Mutual en su conjunto».

Subcomisión de Acción Mutual:

Presidente: CL Roberto A. Day

Vocales: CN Oscar García
CNCO Malcolm B. Kennard
CN Jorge E. Cerqueiro
CNIM Miguel A. Inda
CN Alberto J. Altimir

Instalación eléctrica en Subdelegación Núñez

La sede de la Subdelegación Núñez, no tiene energía eléctrica propia y la que se utiliza es provista por la Escuela de Mecánica de la Armada, con los consiguientes inconvenientes y, sobre todo, limitaciones.

Por esta razón el año pasado se contrató un profesional que hizo los estudios, preparó el proyecto de la obra, efectuó los trámites ante la empresa EDENOR y finalmente confeccionó los pliegos para el llamado a concurso de precios para la ejecución de la obra.

Renuncia dei Gerente Administrativo: El teniente de navío contador Juan Alberto Torres renunció a sus funciones de Gerente Administrativo del Centro Naval.

Nombramiento de Gerente Administrativo: Ha sido designado Gerente Administrativo del Centro Naval el capitán de navío contador Manrique González Avellaneda.

Visita del señor Presidente del Centro Naval a las Delegaciones de Puerto Belgrano y Bahía Blanca: El día 11 de junio, el señor Presidente efectuó una visita a las Delegaciones de Puerto Belgrano y Bahía Blanca.

Actividades de la Subcomisión de Acción Mutual

Esta subcomisión está estudiando la posibilidad de:

1) Aumento del «monto prestable» de los Préstamos Personales.

2) Incremento del Anticipo de Sueldo.

3) Posibilidad de implementar planes de Ahorro y Préstamo.

4) Extender el beneficio de Caja de Ahorros a tos hijos y familiares directos de tos socios.

5) Ver la posibilidad de implementar Seguros de Vida con capitalización, vía empresas privadas.

6) Aumento del Subsidio por Fallecimiento.

7) En materia de salud médica: Ofrecer el consultorio del Centro Naval a otros médicos para ser utilizados por socios y sus familiares, y que atiendan por DIB A.

8) Odontológica: Mismo criterio que en 7).

9) Venta de medicamentos.

Ratificación, por un nuevo periodo, para un grupo de consejeros del instituto de Publicaciones Navales

De acuerdo con los artículos 4 y 6 de su reglamento

corresponde ratificar por un nuevo período de 6 años a los siguientes miembros del Consejo Directivo:

Vicepresidente: CL Carlos J. Fraguío

Vocales:
CL Mario E. Olmos
CL Benjamín Cosentino
CN Enrique González Lonzieme
CN Boris Iván Marienhoff
CN Néstor Domínguez
CN Jorge Czar

Actualmente se desempeña como Presidente: el CL Gonzalo D. Bustamante.

Ingreso como Invitados concurrentes a la Delegación Mar del Plata: Señores Alberto Raúl Prada y José Luis Varela, señora Norma Elsa Salvadores de Prada, doctores Ramiro Rosales y Guillermo Néstor Ubieta.

Integración de la Delegación de Puerto Belgrano:

Jefe Delegación: CN Joaquín Edgardo Stella

Subjefe: CN Osvaldo Joaquín Calomarde

Integrantes:
CF Cartas Alberto Paxote
CF Osvaldo Faramiñan
CF Domingo Leopardo
CF Francisco Gerardo Sonvico
TN Miguel Bavio
TFCO Alejandro Araujo
TFAU Mónica García
TC Mauricio Ferrari Menghini

Integración de la Delegación de Bahía Blanca:

Jefe Delegación: CN Jorge Luis Albertani

Subjefe: CN Luis César Vázquez

Integrantes:
CN Carlos Alberto Gaut
CN Raúl Edgardo Espina
CN Héctor E. Zukowski
CF José E. Colombo
CF Horacio M. Ballabio
CFIN Carlos I. Delrosso
CCIN Roberto C. Juárez
TN Miguel Angel Torra
TN Carlos María Nóguez
TN Daniel Alberto Solari
TN José Miguel Urrutia
TN Carlos Raúl Arredondo
TFCO Lucas F. Giotta

Informe del Comité de Actividades Académicas

El presidente del Comité, CN René G. J. Buteler, expresó lo siguiente:

Objetivo particular:

«Difundir conocimientos sobre los Intereses Marítimos y Fluviales de la Nación como sustento y razón de ser del Poder Naval Argentino».

Título de la actividad:

Podría ser una de las siguientes alternativas:

1) Los Intereses Marítimos y el Poder Naval en la Historia y la Geografía Argentina. Pasado y Futuro.

2) El Poder Naval en la Defensa Nacional.

3) Los Intereses Marítimos en el Accionar Nacional.

Público deseado:

1) Sector político:

a) Nacional: Senadores, Diputados y sus asesores del

Congreso, en especial aquellos que integran las Comisiones de Defensa.

b) Provincial: Idem de provincias donde los Intereses Marítimos están localizados.

2) Sector general:

a) Armadores estatales y privados.

b) industriales de la actividad naviera.

c) Autoridades de puertos privados y estatales.

d) Proveedores de la Armada Argentina.

e) Liga Naval Argentina.

f) Centros de Capitanes.

3) Sector particular:

a) Socios del Centro Naval, especialmente los activos.

b) Integrantes de la familia naval, esposas, hijos, padres de Oficiales de la Armada.

c) Socios del Círculo de Oficiales de Mar.

d) Socios de los otros Círculos de Oficiales de las Fuerzas Armadas.

Expositores o panelistas:

En lo posible la mayoría de ellos deberían ser civiles. Los militares deberían ser seleccionados de acuerdo con su especialidad y capacitación reconocida por su experiencia en el tema.

Concepto de la acción:

Se tratará de ir de lo general a lo particular. En caso necesario bosquejar un pian de una duración mayor de un año y tratar de confeccionar un inventario de temas lo más amplio posible para poder luego seleccionar los que mejor satisfagan el objetivo general seleccionado.

Una vez concretado esto, decidir los objetivos particulares que se persiguen con el desarrollo de cada tema.

A continuación seleccionar los participantes y discutir con ellos el fondo y la forma de cómo se procederá de acuerdo con la modalidad elegida para la difusión de lo que se pretende (seminario, etc.).

Oportunidad:

El tema se comenzaría a desarrollar sólo después de las elecciones del día 3 de octubre de 1993 y pasados por lo menos quince días que se estima llevará conformar sus resultados.

Con esto se pretende lograr que quienes participan se hayan liberado convenientemente de las tensiones que tal acto pueda influir sobre su predisposición para atender una actividad como la que se propone.

Lugar:

El lugar ideal es la Sede Central. En caso necesario se buscaría otro recinto relacionado con la Institución.

Conviene que siempre seamos los dueños de casa.

Misceláneas:

Los temas serán tratados de manera tal de obtener la mayor participación de los concurrentes. Para ello en cada caso se aplicará el método más adecuado de la Dinámica de Grupos.

A los efectos de una mejor organización estará siempre previsto un moderador para cada evento.

Desarrollo particular:

Generalidades:

Para el desarrollo del tema central, «Los Intereses Marítimos y Fluviales en relación con el Poder Naval», se dividirá la actividad en varios ciclos consecutivos.

La base de las exposiciones será el conocimiento geográfico e histórico de esos intereses.

Primer ciclo:

Inventario de los Intereses Marítimos y Fluviales en su relación con la Geografía y la Historia donde los mismos se desarrollan y sufren las distintas influencias. Sean éstas políticas, militares, económicas o sociales.

Para ello se comenzaría con una investigación de cuáles son los intereses que se considera deben ser tenidos en cuenta. Por ejemplo: navegación, pesca, etc.

Dentro de la primera: Puertos, canales, etc.

Dentro de la segunda: Riqueza ictícola, condiciones naturales que pueden ser favorables para una piscicultura de especies no autóctonas, etc.

Se tratará de bosquejar un concepto lo más preciso posible de cada interés, a los efectos de que pueda apreciarse mejor el análisis de tos temas geográficos e históricos relacionados.

Una vez cumplimentado ese relevamiento se pasaría a analizarlos teniendo como guía la siguiente clasificación de la geografía:

a) Geografía Física, incluido clima y meteorología.

b) Biogeografía.

c) Geografía Humana con sus cuatro ramas:

I) Geografía Política.
II) Geografía Militar.
III) Geografía Económica.
IV) Geografía Social.

De este análisis surgirían tos temas que sería de interés desarrollar y de allí la selección del método de difusión (conferencias, seminarios, etc.) y después de ello recién la selección de tos expositores.

Segundo ciclo:

Siguiendo el mismo método que en el ciclo anterior, se analizarían aquí tos problemas que presentan tos Intereses Marítimos en cada ambiente geográfico de acuerdo con su respectiva historia.

A continuación se trataría de imaginar cómo deberían evolucionar tos Intereses Marítimos y Fluviales en ese espacio, así como también debería variarse la Geografía Humana correspondiente.

Tercer ciclo:

Se seguiría el mismo método explicado en el párrafo anterior, pero ahora buscando imaginativamente los conflictos internos y externos que pudieran surgir, como consecuencia de tratar de conseguir el desarrollo de tos intereses pensados en el ciclo anterior.

También se haría aquí un trabajo de Inteligencia, apreciando tos objetivos que esos intereses externos puedan tener, y la forma en que afectarán, directa o indirectamente, tos nuestros.

Cuarto ciclo:

Siguiendo el mismo método se trataría de imaginar las posibles soluciones para resolver dichos conflictos.

Quinto ciclo:

Lo mismo, pero aquí tratando de deducir cual debería ser el Poder Naval con que debería contar la Nación Argentina para promover y preservar esos Intereses Marítimos y Fluviales.

Sexto ciclo:

Sería la búsqueda mediante investigación y desarrollo de soluciones innovadoras para el desarrollo de los Intereses Marítimos y el Poder Naval.

Ubicación de los ciclos en el tiempo:

1er. Ciclo:	En el corriente año.
2° y 3er. Ciclo:	En el segundo año.
4°, 5° y 6° Ciclo:	En el tercer año.

Creación Comité Probable Evolución del Centro Naval - Años 1994/2000

La misión de este Comité será:

a) Estudiar exhaustivamente la situación institucional a la luz de los factores de diversos cambios y de los que se determinen en el futuro.

b) Enunciar las posibles soluciones a fin de neutralizar los factores adversos y potenciar aquellos que la beneficien a fin de determinar el modelo de institución y sus prestaciones, que satisfaga las necesidades de los socios y sea económicamente sostenble.

La integración, es:

CNCO Víctor F. González
CN Emilio A. Galmarini
CN Emilio A. Barros
CN Jorge A. Cerqueiro
CN Carlos M. Robert
CN Jorge R. Jauregui
CN Oscar García

Nombramientos de consejeros del Instituto de Publicaciones Navales:

De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 4-II del Régimen de las Subcomisiones - Cap II - Instituto de Publicaciones Navales, se designa por un período de 6 años, al contraalmirante Juan M. Jiménez y al capitán de navío Gu illermo J. Montenegro.

ABEL OMAR DIALISSANDRO

Con ganas de contar todo, facilita las tareas a quien lo entrevista en su lugar de trabajo, la Tesorería del Centro Naval, e intenta contagiar en la charla, su entusiasmo, siempre presente.

Nos dice que el 2 de enero de 1963 ingresó al Centro Naval, debido a la amistad que existía entre su familia y la del capitán de fragata contador Lamanna.

¿Alguna vez pensó que podía Ingresar a esta Institución?

Ni remotamente; al estar radicado en la zona de Banfield y Lomas de Zamora, no se me ocurrió esa posibilidad.

Al requerirle alguna anécdota, nos dijo:

El entonces Intendente del Centro Naval, me ofreció la posibilidad de hacer horas extras, pues ese día se realizaba un casamiento en el Salón del 2S piso.

Le agradecí y contesté que sí. Y fui ubicado en la portería de la calle Florida, para recibir a los invitados que concurrirían al mismo.

Me dijo entonces el Intendente: «Tenga mucho cuidado, nadie puede entrar si no presenta su invitación».

Todo transcurría tranquilo y correctamente hasta el final de la recepción de los invitados.

Así fue que entró un señor con su señora esposa del brazo.

Superado el momento el Intendente me llamó aparte y me dijo: «Muy bien, lo felicito por su proceder correcto»...

Al pedirle su invitación, manifestó no poseerla, ante lo cual le respondí que, lamentablemente, no podía acceder al Salón donde se celebraba el casamiento.

No sin sorpresa el señor del que hablo me interrogó diciendo algo así como: «¿Usted sabe quién soy yo?».

Ante mi respuesta negativa, contestóme: «Soy el general Onganía, Presidente de la Nación».

Pero como yo tenía una clara orden del Intendente respecto al control de las invitaciones, me mantuve en mi postura...

Afortunadamente la llegada de éste aclaró la situación franqueándole el paso al Presidente a quién él, sí conocía.

¡Pensé que mis días en el Centro Naval habían terminado en ese instante! Pero no fue así.

Superado el momento, el Intendente me llamó aparte y me dijo: «Muy bien, lo felicito por su proceder correcto»...

Y como se puede imaginar, ¡jamás pude olvidar este hecho!

¿Quiere agregar algo más a todo lo dicho?:

Sí, recordar con sumo cariño y eterno agradecimiento al señor Pereyra, entonces Intendente del Centro Naval, el «gallego» como cariñosamente lo llamaban.

Humano, bondadoso, comprensivo, y sobre todo, sensible, siempre dispuesto a ayudar a cualquiera, dependiera o no de él.

Cuando alguien tenía un inconveniente o debía salir antes, nos decía: «Vete, yo te cubro en tus funciones y buena suerte».

Y además aprovechar esta oportunidad para expresar mi profundo agradecimiento y reconocimiento por el sincero y comprensivo buen trato que siempre me brindaron los Socios del Centro naval.

FELIX E. FLORES

Sencillo pero elocuente y, como no podía ser de otro modo en su trayectoria como agente civil del Centro Naval, nos dice que ingresó el 1º de setiembre de 1963.

Sus tareas en la Institución han sido variadas: peón, camarero, mozo, portero y terminó su actividad como ascensorista de Casa Central, pues se ha acogido a la jubilación.

"Quiero expresar aquí que después de 30 años de servicios prestados en el Centro Naval, me retiro sin haber sido advertido o sancionado alguna vez en mis diversas actividades, cumplidas dentro de mis posibilidades con dedicación y entusiasmo."

"Asimismo agradecer a todos los que fueron mis superiores, mis camaradas y a los socios en general, por la deferencia y el respeto que siempre me profesaron y que hacen más placentero el recuerdo que me llevo del Centro Naval."

...me retiro sin haber sido advertido o sancionado alguna vez...

ANGEL T. SARANGELO

Nuestro entrevistado se ha desempeñado durante muchos años como encargado de la Secretaría del Centro Naval, lugar desde el cual, merced a sus características personales, se ha convertido en un consultor casi permanente de socios y familiares de éstos, en busca de solución o asesoramiento para distintos problemas de índole administrativa.

De carácter afable y excelente conocedor del Centro Naval, ha manifestado que su primer pensamiento es el de expresar su agradecimiento a todos aquellos que lo han apoyado en sus diarias tareas.

Respecto de su ingreso al Centro Naval manifiesta que el mismo data desde el 1° de mayo de 1965.

En esa época era cabo segundo oficinista naval y prestaba servicios en la Subsecretaría de Marina por la mañana y por la tarde, en mis ratos de ocio... continuaba desarrollando labores administrativas fuera de la Armada.

Así trabajé en una inmobiliaria, una compañía de seguros como así también en la Asociación Porteña de Basquetbol.

Más tarde me enteré que había una vacante en la Secretaría del Centro Naval a través de mi camarada, el entonces cabo principal Cianciosi, con el cual aún hoy seguimos en la brecha.

Entonces mi encargado en la Subsecretaría de Marina el suboficial Barros, me alentó a que me presentara al concurso. Para eso tuve el respaldo de mi jefe el teniente de fragata I.M. Sommariva pues yo no me atrevía a concursar. Así que me empujaron y tuve que concurrir a rendir el examen con otros 14 postulantes. Salí segundo. El primero, fue el suboficial mayor Vulcano que declinó el ofrecimiento; entonces tuve mi oportunidad.

...llegué a ser Jefe de Secretaría, lo que me significó una gran responsabilidad y un desafío muy importante.

El comienzo de mi aprendizaje fue con Miguel Saracino, jefe del Despacho General, quien a través del tiempo me enseñó el «métier», además de inculcarme la obsesión por los acentos, los puntos y las comas, la redacción y sobre todo la idiosincrasia de la Secretaría.

La parte referida a personal me la enseñó el 2° jefe de Secretaría, Victorio Rodríguez -un gran amigo- y luego al retirarse él de la Institución en 1976 concursé y fui designado con esa jerarquía quedando además como encargado de la Sección Personal.

En enero de 1986, previo llamado a concurso, llegué a ser Jefe de Secretaría, lo que me significó una gran responsabilidad y un desafío muy importante. Tanto así es, que esa designación aceleró mi retiro de la Armada, donde había

cumplido más de 30 años de servicios y alcanzado la jerarquía máxima de Suboficial Mayor. Y en mi caso, se da claramente la simbiosis Armada Argentina-Centro Naval; mentalmente no sufrí el síndrome del retiro de la Armada, seguía en actividad, trabajando en el Centro Naval, lo cual psíquicamente me resultó positivo.

En los largos años de concurrir al Centro Naval tuve muchas satisfacciones, pero rescato una que fue la más linda, tuve la suerte que mi hija Silvina Andrea al finalizar sus estudios secundarios entrara a trabajar durante un año en la Secretaría; después abrió sus alas y como corresponde emigró buscando por su cuenta otros horizontes. Pero la alegría enorme de verla dar sus primeros pasos administrativos en el lugar donde yo trabajaba fue algo inolvidable como padre, y esto se lo debo al querido Centro Naval.

DIRECCION DE BIENESTAR DE LA ARMADA

EMERGENCIAS Y ATENCION MEDICA DOMICILIARIA

Area:	Capital y Gran Buenos Aires hasta una distancia de 40 kms.
Se requerirá a:	89-8884/89-7699.
Por contrato:	Demora máxima Emergencias: 15 minutos.
	Demora máxima Atención Médica: 2 horas.

OBITUARIO

		Pág.
Capitán de corbeta **Rodolfo A. Montes de Oca**	(23-02-93)	883
Capitán de fragata **Jorge F. Truchia**	(01-04-93)	883
Capitán de navío **Pedro Justo Caracoche**	(11-04-93)	883
Almirante **Isaac Francisco Rojas**	(12-04-93)	884
Capitán de fragata **Agustín de Paoli**	(12-04-93)	884
Capitán de corbeta **Carlos Alberto Chiodi**	(21-04-93)	884
Capitán de fragata **Juan A. Castello Ribas**	(24-04-93)	885
Capitán de navío **Oscar José Román Rumbo**	(25-04-93)	885
Teniente de navío **Juan Carlos Luciani**	(10-05-93)	885
Capitán de navío **Feliz Benigno Plaza**	(16-05-93)	886
Teniente de fragata **Gustavo Antonio Olivera**	(17-05-93)	886
Capitán de navío **Edgardo Hugo Chiocci**	(08-06-93)	886
Teniente de navío IM **Néstor Rogelio Nieto**	(11-06-93)	887
Capitán de fragata **Enrique Larrinaga**	(15-06-93)	887
Teniente de navío **José María Alvarez**	(15-06-93)	887
Capitán de navío **Edgardo Nelson Acuña**	(21-06-93)	888
Capitán de navío **Raúl Arturo Cerrato**	(21-06-93)	888
Contraalmirante **Luis Esteban Rabbione**	(25-06-93)	888
Capitán de fragata **Octavio Ismael Lefevre**	(27-06-93)	889
Teniente de fragata **Germán G. Sánchez**	(29-06-93)	889
Capitán de fragata **Héctor Alberto López Rial**	(06-07-93)	889
Capitán de navío **Silvano Francisco Bolla**	(12-07-93)	890
Capitán de navío **Julio Zuviría**	(17-07-93)	890
Capitán de corbeta **Remigio Horacio Loza**	(20-07-93)	890
Capitán de fragata **José Luis Gorrochategui**	(21-07-93)	891
Contraalmirante **Waldemar Ulises Giromini**	(30-07-93)	891
Capitán de fragata **Jorge Alberto Grillo**	(02-08-93)	891
Capitán de navío **Felipe Angel Luis**	(04-08-93)	892
Capitán de navío **Guillermo Frogone**	(09-08-93)	892
Contraalmirante **Rodolfo Pedro A. Chierasco**	(11-08-93)	892
Capitán de fragata **Mariano A. Fernández**	(18-08-93)	893
Teniente de navío **Donato Augusto Savaria**	(18-08-93)	893
Capitán de fragata **Jorge L. D. Plater**	(27-08-93)	893
Capitán de corbeta **Miguel Rolando Bonacci**	(01-09-93)	894
Capitán de navío **Domingo Carmelo Genise**	(10-09-93)	894
Contraalmirante **Diego Miguel Street**	(11-09-93)	894
Capitán de fragata **Reinaldo Julio Beret**	(11-09-93)	895
Capitán de navío **Normando Antonio Díaz**	(13-09-93)	895

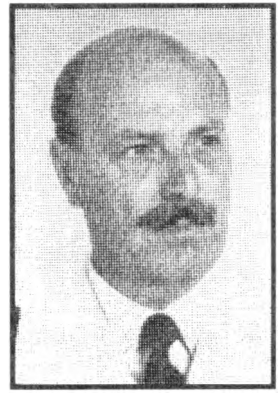
RODOLFO ALBERTO MONTES DE OCA

Nació el 28 de diciembre de 1920 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 8 de agosto de 1936 y egresó como guardiamarina el 17 de diciembre de 1941 (promoción 68).

Ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1950.

Prestó servicios en: crucero General Belgrano, acorazado Moreno, Dirección General del Personal Naval, Escuela de Aviación Naval y Base Naval Puerto Belgrano.

Falleció el 23 de febrero de 1993.



JORGE F. TRUCHIA

Nació en la Capital Federal el 2 de diciembre de 1941, ingresó a la Armada el 1ª de marzo de 1969 como teniente de fragata médico y ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1982.

Prestó servicios en: Hospital Naval Puerto Belgrano, portaaviones 25 de Mayo, destructores San Juan y Almirante Storni, Hospital Naval Buenos Aires, Dirección de Sanidad Naval, Area Naval Austral, transporte Bahía Aguirre y Hospital Naval Pedro Mallo.

Falleció el 1° de abril de 1993.

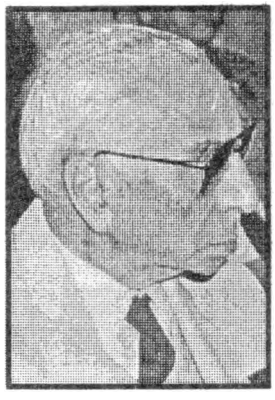
PEDRO JUSTO CARACOCHE

Nació en Mercedes (provincia de Buenos Aires) el 17 de setiembre de 1911, ingresó a la Armada el 1° de marzo de 1929 y egresó como guardiamarina el 7 de diciembre de 1934 (promoción 60).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1955.

Prestó servicios en: cañonera Libertad, acorazado Rivadavia, crucero Almirante Brown, rastreadores Drummond y Robinson, buque tanque Ministro Ezcurra y Dirección General del Material Naval.

Falleció el 11 de abril de 1993.



ISAAC FRANCISCO ROJAS

Nació en la Capital Federal el 3 de diciembre de 1906, ingresó a la Armada el 1° de enero de 1923 y egresó como guardiamarina el 1° de enero de 1929 (promoción 56).

Ascendió a almirante el 23 de junio de 1958.

Prestó servicios en: acorazado Rivadavia, aviso Nª 2, monitores Nª 1 y N25, torpederos San Juan, San Luis y Santa Cruz, cruceros Almirante Brown y 9 de Julio, Escuadra de Ríos, Escuela Naval Militar, aviso Thorne, rastreador Bouchard, Secretaría del Ministerio, Escuadra de Mar, Escuela de Guerra Naval, guardacostas Pueyrredón, Servicio de Informaciones Navales, Embajada Argentina en los EE.UU. del Brasil, Fuerza de Acorazados, Fuerza Naval de Instrucción y Comando de Operaciones Navales.

Falleció el 12 de abril de 1993.

AGUSTIN DE PAOLI

Nació el 24 de marzo de 1907 en Morón (provincia de Buenos Aires), ingresó a la Armada el 18 de febrero de 1922 y egresó como guardiamarina el 18 de diciembre de 1926 (promoción 53).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1944.

Prestó servicios en: M-5, aviso Golondrina, acorazado Moreno, torpederos Garay y Córdoba, guardacostas Pueyrredón, buque tanque Ministro Ezcurra, destructor San Juan, Base Aeronaval Punta Indio y cañonera Rosario.

Falleció el 12 de abril de 1993.

CARLOS ALBERTO CHIODI

Nació el 25 de mayo de 1930 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 1ª de enero de 1949 y egresó como guardiamarina el 14 de diciembre de 1953 (promoción 80).

Ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1969.

Prestó servicios en: División de Torpederos N° 1, Agrupación Anfibia N°1, crucero Almirante Brown, rastreador Robinson, Centro de Formación Río Santiago, Escuela de Mecánica de la Armada, Servicio de Hidrografía Naval, Escuadrilla de Torpederos, aviso Comandante General Zapiola, Base Naval Ushuaia, buque tanque Punta Médanos, portaaviones Independencia y Base Naval Puerto Belgrano.

Falleció el 21 de abril de 1993.

JUAN A. CASTELLO RIBAS

Nació en la provincia de Corrientes el 21 de julio de 1903, ingresó a la Armada el 26 de enero de 1920 y egresó como guardiamarina el 28 de noviembre de 1924 (promoción 50).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1950.

Prestó servicios en: destructor Buenos Aires, aviso A-10, buque tanque Ministro Ezcurra, transportes Chaco y 1e de Mayo, cañonera Paraná, acorazado Rivadavia y torpedero Córdoba.

Falleció el 24 de abril de 1993.

OSCAR JOSE ROMAN RUMBO

Nació en Ramos Mejía (provincia de Buenos Aires) el 23 de enero de 1905, ingresó a la Armada el 21 de diciembre de 1920 y egresó como guardiamarina el 1s de enero de 1927 (promoción 52).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1947.

Prestó servicios en: cañonera Independencia, Dirección de Instrucción Naval, buque balizador Alférez Mackinlay, transporte 1° de Mayo, destructores San Juan, Garibaldi, Santiago del Estero, Entre Ríos y Tucumán, Comisión Naval Argentina en los EE.UU., 3ra. Región Naval, minadores 4, 5, 6 y 8, Escuela de Aplicación para Oficiales, Zona Naval del Plata, rastreador Seguí, Estado Mayor General, Base Naval Ushuaia, Secretaría del Ministerio de Marina, crucero La Argentina, Escuela de Guerra Naval, Embajada Argentina en los EE.UU., Fuerza de Torpederos y Fragatas y Flota de Mar.

Falleció el 25 de abril de 1993.

JUAN CARLOS LUCIANI

Nació el 14 de agosto de 1928 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 23 de junio de 1947 y egresó como guardiamarina el 1° de diciembre de 1950 (promoción 77).

Ascendió ateniente de navío el 31 de diciembre de 1956.

Prestó servicios en: remolcador de mar Chiriguano, Escuela Naval Militar, Base Naval Ushuaia, Base Naval Puerto Belgrano y Dirección General del Material Naval.

Falleció el 10 de mayo de 1993.

FELIZ BENIGNO PLAZA

Nació en la Capital Federal el 21 de febrero de 1937, ingresó a la Armada el 19 de enero de 1953 y egresó como guardiamarina de I.M. el 15 de diciembre de 1958 (promoción 85).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1983.

Prestó servicios en: Batallón de Artillería de Costas N° 1, Compañía de I.M. N° 5, Regimiento de I.M. N° 1, Batallones de I.M. N° 3 y N° 5, Escuela Naval Militar, Escuela de Guerra de I.M., Escuela Complementaria de la Armada Francisco de Gurruchaga, Escuela Básica de I.M., Batallón de Artillería de I.M. N° 1, Comando Naval, Comando de Operaciones Navales, Batallón de Artillería de Campaña N° 1, Escuela de Guerra Naval, Batallón de Vigilancia y Seguridad de la BNPB, Comando del. M., Jefatura de I.M., Misión Naval Argentina en Bolivia y Secretaría General Naval.

Falleció el 16 de mayo de 1993.

GUSTAVO ANTONIO OLIVERA

Nació en la provincia de Santiago del Estero el 12 de mayo de 1928, ingresó a la Armada el 17 de enero de 1947 y egresó como guardiamarina el 1° de diciembre de 1951 (promoción 78).

Ascendió a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1956.

Prestó servicios en: Escuela de Mecánica de la Armada, Servicio de Inteligencia, Escuela Naval Militar, guardacostas Pueyrredón, acorazado Moreno, buque tanque Punta Ninfas, remolcador Guaraní, fragatas Santísima Trinidad y Sarandí, Subsecretaría de Marina y Dirección General del Personal Naval.

Falleció el 17 de mayo de 1993.

EDGARDO HUGO CHIOCCI

Nació el 12 de enero de 1939 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 17 de enero de 1955 y egresó como guardiamarina el 20 de diciembre de 1960 (promoción 87).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1985.

Prestó servicios en: Centro de Concentración Buenos Aires, crucero 9 de Julio, buque tanque Punta Ninfas, destructores Misiones, Rosales, Hércules y Almirante Brown, aviso Chiriguano, transporte Bahía Buen Suceso, Escuela Politécnica Naval,Centro de Instrucción y Adiestramiento en Operaciones, Comisión Naval Argentina en Europa, barreminas Tierra del Fuego, Escuela Antisubmarina, patrulleros Murature y King, Comando de Operaciones Navales, Dirección de Armamento del Personal Naval, Escuela de Mecánica de la Armada, Escuela de Guerra Naval, corbeta Drummond, Jefatura de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada, Dirección General del Personal Naval y Subjefatura del Estado Mayor General de la Armada.

Falleció el 8 de junio de 1993.

NESTOR ROGELIO NIETO

Nació el 19 de diciembre de 1931 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 26 de diciembre de 1947 y egresó como guardiamarina de IM el 14 de diciembre de 1953 (promoción 80).

Ascendió ateniente de navío de IM el 31 de diciembre de 1962.

Prestó servicios en: Comando General de la Armada, Escuela de Infantería de Marina, Batallón de Infantería de Marina N° 6, Batallón de Infantería de Marina N°1, Batallón de Infantería de Marina N° 2, Escuela de Infantería de Marina y Dirección General del Personal Naval.

Falleció el 11 de junio de 1993.

ENRIQUE LARRINAGA

Nació en la Capital Federal el 7 de agosto de 1910, ingresó a la Armada el 1° de marzo de 1927 y egresó como teniente de corbeta ingeniero el 22 de diciembre de 1932 (promoción 58).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1950.

Prestó servicios en: acorazado Moreno, torpedero Garay, M-8, Grupo de Submarinos, buque hidrográfico Bahía Blanca, Base Naval Río Santiago, guardacostas Belgrano, destructor Entre Ríos, Base naval Puerto Belgrano, Dirección General de Administración Naval, Dirección General del Material Naval, crucero La Argentina y Escuela Naval Militar.

Falleció el 15 de junio de 1993.

JOSE MARIA ALVAREZ

Nació el 3 de abril de 1924 en la Capital Federal, egresó como guardiamarina piloto aviador el 2 de diciembre de 1946.

Ascendió ateniente de navío el 31 de diciembre de 1952.

Prestó servicios en: Dirección General de Aviación Naval; Escuadra Aérea N° 3: Escuadrón Bombardeo: Escuadra Aérea N° 3: Agrupación Propósitos Generales; 2° Escuadrilla de la Flotilla de Transporte Aeronaval, Escuadra Aérea N° 3: 2° Escuadrilla; Fuerza Aeronaval del Plata y Base Aeronaval Punta Indio.

Falleció el 15 de junio de 1993.

EDGARDO NELSON ACUÑA

Nació el 20 de enero de 1930 en Punta Alta (provincia de Buenos Aires), ingresó a la Armada el 23 de enero de 1946 y egresó como guardiamarina el 1° de diciembre de 1950 (promoción 77).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1973.

Prestó servicios en: torpedero Cervantes, buque hidrográfico Bahía Blanca, Escuela de Aviación Naval, Escuadra Aeronaval N° 2 (Esc. de Patrulleros, Esc. de Observación y Esc. de Helicópteros), Fuerza Naval Antártica (Grupo Aeronaval), Escuadra Aeronaval N°1 y N° 3 (Esc. de Ataque), Base Aeronaval Punta de Indio, Escuela de Aviación Naval, buque escuela Bahía Thetis, crucero La Argentina, Escuela de Aplicación de Oficiales, Escuela de Guerra Naval, Escuadra Aeronaval N° 4, Misión Naval Argentina en la República del Paraguay, portaaviones 25 de Mayo, Comando de Operaciones Navales, Escuadra Aeronaval N° 2, Comando de Aviación Naval, Comando de la Fuerza Aeronaval N° 3 y Comando de la Aviadón Naval.

Falleció el 21 de junio de 1993.

RAUL ARTURO CERRATO

Nació en Oliva (provincia de Córdoba) el 25 de mayo de 1924, ingresó a la Armada el 19 de enero de 1942 y egresó como guardiamarina ingeniero el 13 de diciembre de 1942 (promoción 73).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1966.

Prestó servicios en: cruceros Almirante Brown, 9 de Julio y General Belgrano, Dirección General del Material Naval, buques de desembarco de infantería N° 7 y N° 11, Escuadrilla de Lanchas Torpederas, remolcador de mar Sanavirón, destructores Buenos Aires, San Luis y San Juan, fragata Sarandí, Arsenal Naval Buenos Aires, Grupo Naval Antártico, Escuela de Mecánica de la Armada, Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor de la Armada, Dirección de Casco, Electrónica y Máquinas Navales, Comisión Naval en Europa, Arsenal Naval Puerto Belgrano y Dirección de Instalaciones Fijas Navales.

Falleció el 21 de junio de 1993.

LUIS ESTEBAN RABBIONE

Nació en Bahía Blanca (provincia de Buenos Aires) el 31 de enero de 1921, ingresó a la Armada el 7 de febrero de 1940 y egresó como guardiamarina contador el 1° de agosto de 1940 (promoción 71).

Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1968.

Prestó servicios en: Base Naval Puerto Belgrano, acorazado Moreno, Escuadrilla de Rastreadores, Dirección General de Administración Naval, Escuadrilla de Torpederos, Escuela Naval Militar, Fuerza Naval de Instrucción, Comisión Naval en Europa, crucero La Argentina, Flota de Mar, Servicio de Hidrografía Naval, Base Naval Río Santiago, Dirección de Obra Social Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección General del Material Naval, Dirección General de Aviación Naval y Contraloría General Naval.

Falleció el 25 de junio de 1993.

OCTAVIO ISMAEL LEFEVRE

Nació en Río Cuarto (provincia de Córdoba) el 15 de octubre de 1920, ingresó a la Armada el 1° de febrero de 1938 y egresó como guardiamarina el 1° de noviembre de 1942 (promoción 69).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1956.

Prestó servicios en: guardacostas Pueyrredón y Belgrano, cruceros Almirante Brown, La Argentina y 17 de Octubre, aviso Seguí, transporte Vicente F. López, buques tanque Punta Cigüeña y Punta Rasa, torpederos Garay y Misiones, Dirección General del Material Naval, Grupo Naval Antártico y Dirección Genera! del Personal Naval.

Falleció el 27 de junio de 1993.

GERMAN GUILLERMO SANCHEZ

Nació el 18 de noviembre de 1930 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 19 de julio de 1949 y egresó como guardiamarina ingeniero el 14 de diciembre de 1953 (promoción 80).

Ascendió a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1958.

Presto servicios en: crucero 9 de Julio, Dirección General del Personal Naval, Comando de la Aviación Naval, Base Aeronaval Puerto Belgrano, portaaviones Independencia, Fuerza Aeronaval de la Flota, Escuadrilla Aeronaval N° 2 y Base Aeronaval Punta Indio.

Falleció el 29 de junio de 1993.

HECTOR ALBERTO LOPEZ RIAL

Nació en la Capital Federal el 18 de diciembre de 1932, ingresó a la Armada el 2 de febrero de 1949 y egresó como guardiamarina el 1° de diciembre de 1954 (promoción 81).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1975.

Prestó servicios en: cruceros 9 de Julio y General Belgrano, destructores San Juan, Santa Cruz y Rosales, buque tanque Punta Ninfas, remolcador Ranquel, Escuela de Aplicación para Oficiales, Centro de Incorporación y Reclutamiento Buenos Aires, transporte Lapataia, Escuela de Mecánica de la Armada, Base Aeronaval Punta de Indio, Comando Local Tránsito Marítimo, Escuela de Guerra Naval, Dirección General del Personal Naval, buque oceanográfico Islas Orcadas, Centro de Incorporación y Formación de Conscriptos de la Armada y Dirección de Armamento del Personal Naval.

Falleció el 6 de julio de 1993.

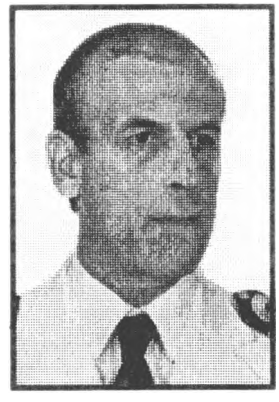
SILVANO FRANCISCO BOLLA

Nació en Lobos (provincia de Buenos Aires) el 8 de abril de 1930, ingresó a la Armada el 26 de diciembre de 1947 y egresó como guardiamarina el 14 de diciembre de 1953 (promoción 80).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1978.

Prestó servicios en: rastreador Drummond, transporte Bahía Buen Suceso, rompehielos General San Martín, buque taller Ingeniero Gadda, Dirección General del Personal Naval, Dirección General del Material de Comunicaciones Navales, Escuela de Aplicación para Oficiales, Dirección de Electrónica Naval, Base Naval Puerto Belgrano, crucero 9 de Julio, Base Naval Río Santiago, Comisión Naval en Europa, División Rastreadores, Taller de Electrónica de la BNPB, Comando Naval, Dirección de Armamento del Personal Naval y Jefatura de Logística.

Falleció el 12 de julio de 1993.



JULIO ZUVIRIA

Nació el 21 de marzo de 1943 en la provincia de Salta, ingresó a la Armada el 1° de febrero de 1961 y egresó como guardiamarina el 30 de diciembre de 1966 (promoción 93).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1990.

Prestó servicios en: avisos Diaguíta y Comodoro Somellera, destructores Espora, Rosales, Py, Santísima Trinidad y Hércules, Escuela Politécnica Naval, cazaminas Formosa, barreminas Neuquén, Centro de Instrucción y Adiestramiento en Operaciones, Escuela de Oficiales de la Armada, fragata Libertad, transporte San Blas, Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor General de la Armada, Dirección General del Material Naval, Estado Mayor de la Armada y Dirección de Armamento del Personal Naval.

Falleció el 17 de julio de 1993.

REMIGIO HORACIO LOZA

Nació en la Capital Federal el 27 de junio de 1930, ingresó a la Armada el 17 de enero de 1947 y egresó como guardiamarina el 1ª de diciembre de 1951 (promoción 78).

Ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1965.

Prestó servicios en: Escuela de Aviación Naval, rastreador Bouchard, buque escuela Bahía Thetis, Dirección General del Personal Naval, destructor San Juan, Centro de Instrucción y Adiestramiento en Comunicaciones, Armas Submarinas y CIC, Subsecretaría de Marina, fragata Hércules, Escuela Naval Militar, buque balizador Ushuaia, Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown, buque tanque Punta Rasa, Escuela Politécnica Naval, Escuela de Guerra Naval y Jefatura de Logística.

Falleció el 20 de julio de 1993.

JOSE LUIS GORROCHATEGUI

Nació el 21 de diciembre de 1920 en Campana (provincia de Buenos Aires), ingresó a la Armada el 20 de marzo de 1937 y egresó como guardiamarina el 17 de diciembre de 1941 (promoción 68).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1956.

Prestó servicios en: cruceros La Argentina y Almirante Brown, rastreadores Bouchard y Pinedo, Escuela Naval Militar, buque tanque Punta Ninfas, torpedero Buenos Aires, Servicios de Informaciones Navales, buque escuela Bahía Thetis, destructor San Juan y Dirección General de Navegación e Hidrografía.

Falleció el 21 de julio de 1993.

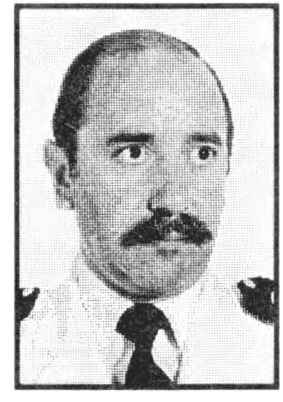
WALDEMAR ULISES GIROMINI

Nació el 18 de diciembre de 1926, ingresó a la Armada el 27 de enero de 1943 y egresó como guardiamarina de I.M. el 29 de noviembre de 1947 (promoción 74).

Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1973.

Prestó servicios en: Base Naval Puerto Belgrano, batallones de I.M. N° 2 y N° 1, Escuela de Aplicación para Oficiales, Escuela de Personal Subalterno de Infantería de Marina, Dirección General del Personal Naval, Escuela Naval Militar, Regimiento de Infantería de Marina N°1, Comando General de Infantería de Marina, Escuela de Guerra de Infantería de Marina, Fuerza de Infantería de Marina N° 2, Arsenal Naval Azopardo, Comisión Naval en los EE.UU. de América, Brigada de Infantería de Marina N°1, Estado Mayor General Naval y Jefatura de Infantería de Marina.

Falleció el 30 de julio de 1993.



JORGE ALBERTO GRILLO

Nació en Wilde (provincia de Buenos Aires) el 3 de mayo de 1946, ingresó a la Armada el 4 de febrero de 1963 y egresó como guardiamarina el 29 de diciembre de 1967 (promoción 95).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1986.

Prestó servicios en: Agregaduría Naval Argentina en Brasil (Viaje de Instrucción Buque Escuela Brasileño Custodio de Melo), Comando Naval, destructores San Juan y Hércules, Primera División de Destructores, Escuela Politécnica Naval, barreminas Tierra del Fuego, Escuela Naval Militar, lancha torpedera Towwora, Base Naval Puerto Belgrano, Agregaduría Naval Argentina en Gran Bretaña y Holanda y Jefatura de Inteligencia.

Falleció el 2 de agosto de 1993.

FELIPE ANGEL LUIS

Nació el 1° de agosto de 1916 en Magdalena (provincia de Buenos Aires), ingresó a la Armada el 31 de diciembre de 1946 y egresó como teniente de fragata bioquímico el 31 de diciembre de 1946.

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1969.

Prestó servicios en: Hospital Naval de Puerto Belgrano, Escuela Naval Militar, Base Naval Río Santiago, Hospital Naval Buenos Aires, Fuerza Naval Antártica, Base Naval Ushuaia y Dirección General del Personal Naval.

Falleció el 4 de agosto de 1993.

GUILLERMO FROGONE

Nació en la Capital Federal el 27 de abril de 1924, ingresó a la Armada el 19 de enero de 1942 y egresó como guardiamarina el 13 de diciembre de 1946 (promoción 73).

Ascendió a capitán de navío el 8 de octubre de 1973.

Prestó servicios en: cruceros Almirante Brown, 25 de Mayo y San Martín, remolcador Mataco, acorazado Rivadavia, destructores Misiones y Buenos Aires, Flota de Mar, Base Aeronaval Comandante Espora, Arsenal Naval Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor General Naval, fragata Hércules, Servicio de Hidrografía Naval, transporte Bahía Blanca, Dirección General del Personal Naval, Escuela de Mecánica de la Armada y Servicio de Estadística y Computación de la Armada.

Falleció el 9 de agosto de 1993.

RODOLFO PEDRO ANGEL CHIERASCO

Nació el 6 de febrero de 1903 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 25 de enero de 1918 y egresó como guardiamarina el 6 de diciembre de 1923 (promoción 49).

Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1950.

Prestó servicios en: transportes Patagonia, Chaco, 1° de Mayo y Pampa, avisos A-7 y A-8, cañonera Rosario, acorazados Garibaldi y Moreno, buque oceanográfico Bahía Blanca, Escuela de Aplicación para Oficiales, crucero 25 de Mayo, torpederos Córdoba, Garay, Buenos Aires y La Rioja, Dirección General del Personal Naval, Estado Mayor General Naval, Secretaría del Ministerio de Marina, Escuela de Guerra Naval, Flota de Mar, Dirección General de Construcciones Terrestres, Dirección General del Material Naval y Secretaría General Naval.

Falleció el 11 de agosto de 1993.

MARIANO ALFREDO FERNANDEZ

Nació en la provincia de Córdoba el 11 de setiembre de 1918, ingresó a la Armada el 8 de agosto de 1936 y egresó como guardiamarina el 1° de noviembre de 1940 (promoción 67).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1954.

Prestó servicios en: cruceros 25 de Mayo, General Belgrano, Almirante Brown y La Argentina, acorazado Rivadavia, destructores Córdoba, La Rioja y Entre Ríos, remolcador Querandí, Escuela Naval Militar, rastreadores Fournier y Bathurst, Dirección General del Material Naval, buque tanque Punta Loyola, fragata Sarandí, Fuerza Naval de Instrucción, Base Naval Puerto Belgrano y Zona Naval Marítima.

Falleció el18 de agosto de 1993.

DONATO AUGUSTO SARAVIA

Nació en la Capital Federal el 16 de marzo de 1903, ingresó a la Armada el 26 de enero de 1920 y egresó como guardiamarina el 1° de enero de 1926 (promoción 51).

Ascendió a teniente de navío el 31 de diciembre de 1938.

Prestó servicios en: buque oceanográfico Bahía Blanca, crucero Garibaldi, buque tanque Ministro Ezcurra, aviso A-10, torpedero Corrientes, destructor Entre Ríos, vapor América y cañonera Paraná.

Falleció el 18 de agosto de 1993.

JORGE F. D. PLATER

Nació en Rosario (provincia de Santa Fe) el 24 de julio de 1916; ingresó a la Armada como teniente de fragata ingeniero especialista el 1° de junio de 1946.

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1957.

Prestó servicios en: Dirección General del Personal Naval, Comisión Naval Argentina en EE.UU., Dirección General del Material Naval, Arsenal Naval Buenos Aires, Arsenal de Artillería de Marina de Zárate y Comisión Naval Argentina en Suecia.

Falleció el 27 de agosto de 1993.

MIGUEL ROLANDO BONACCI

Nació en la provincia de Corrientes el 11 de diciembre de 1905, ingresó a la Armada como aprendiz de la Escuela de Mecánica de la Armada el 15 de febrero de 1921, el 31 de diciembre de 1923 pasó al curso de ingenieros de la Escuela Naval y egresó como guardiamarina ingeniero el 1° de enero de 1929 (promoción 14).

Ascendió a capitán de corbeta (R.S.) el 31 de diciembre de 1957.

Prestó servicios en: transporte Chaco, destructores La Rioja, Tucumán y Cervantes, acorazado Rivadavia, aviso M-4, guardacostas Pueyrredón, Comisión Naval en Europa, cruceros La Argentina y Almirante Brown, cañonera Independencia, Dirección General del Personal Naval, Dirección General de Instalaciones Fijas Navales, Subsecretaría de Marina, Estado Mayor General Naval y Dirección General del Personal Naval.

Falleció el 1° de setiembre de 1993.

DOMINGO CARMELO GENISE

Nació el 28 de mayo de 1917, ingresó a la Armada el 10 de setiembre de 1956 y egresó como teniente de fragata capellán el 10 de setiembre de 1956.

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1976.

Prestó servicios en: Dirección General del Personal Naval, Base Naval Río Santiago, Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval, Grupo Naval Antártico, Flota de Mar, buque escuela Bahía Thetis, Estado Mayor de la Flota de Mar, Escuela Naval Militar, Comando Naval, fragata Libertad y Capellanía Mayor de la Armada.

Falleció el 10 de setiembre de 1993.

DIEGO MIGUEL STREET

Nació en Pergamino (provincia de Buenos Aires) el 2 de marzo de 1908, ingresó a la Armada el 16 de febrero de 1923 y egresó como guardiamarina el 12 de diciembre de 1929 (promoción 55).

Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1954.

Prestó servicios en: crucero General Belgrano, torpedero La Rioja, Escuela Naval Militar, Escuela de Aplicación para Oficiales, acorazado Moreno, Dirección General del Personal Naval, guardacostas Pueyrredón, Estado Mayor General Naval, destructores Tucumán y San Juan, rastreador Parker, Dirección General del Material Naval, Escuela de Guerra Naval, Fuerza de Torpederos, Zona Naval Marítima y Ministerio de Marina.

Falleció el 11 de setiembre de 1993.

REINALDO JULIO BERET

Nació el 14 de abril de 1903 en la Capital Federal, ingresó a la Armada el 7 de diciembre de 1916 y egresó como guardiamarina el 22 de diciembre de 1922 (promoción 48).

Ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1946.

Prestó servicios en: acorazados Moreno y San Martín, torpedero La Plata, cañonera Paraná, destructores Catamarca, Garay, Entre Ríos y Córdoba, Escuela de Aplicación para Oficiales, Base Naval Río Santiago, buque balizador Alférez Mackinlay, Escuela Naval Militar, Base Naval Puerto Belgrano, rastreador Pinedo, cañonera Independencia y guardacostas Pueyrredón.

Falleció el 11 de setiembre de 1993.

NORMANDO ANTONIO DIAZ

Nació el 25 de junio de 1924 en Petrano (provincia de Santa Fe), ingresó a la Armada el 19 de enero de 1942 y egresó como guardiamarina ingeniero el 13 de diciembre de 1946 (promoción 73).

Ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1967.

Prestó servicios en: crucero General Belgrano, acorazado Moreno, Escuela de Mecánica de la Armada, Base Naval Río Santiago, Base Aeronaval Comandante Espora, Dirección General del Material Naval, Fuerza Naval del Plata, Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, Escuela de Guerra Naval, Comisión Naval en los EE.UU. de América y Estado Mayor Conjunto.

Falleció el 13 de setiembre de 1993.

* PEDIMOS CANJE
* MAN BITTET UM AUSTAUSCH
* WE ASK FOR EXCHANGE
* ON DÊMANDE L'ECHANGE
* SI RICHIEDE LO SCAMBIO
* PEDE-SE PERMUTA

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE GENERAL - TOMO CXI

AÑO 1993

BOLETINES DEL CENTRO NAVAL Nros. 769, 770 y Suplemento, 771 y 772

		BCN	Pág.
ALIMONDA Eduardo L.	Una crisis contagiosa Consecuencias argentinas de la intervención norteamericana en Santo Domingo (1965)	771	477
	Guerra de fantasmas	772	789
ARGUINDEGUY Pablo	Almirante Isaac Francisco Rojas	769	8
	Una proeza marinera (Almirante Isaac F. Rojas)	772	843
ARIAS Elisa Felicitas	Observatorio Naval Buenos Aires	769	69
ASUNTOS INTERNOS	Del Libro de Actas de la Comisión Directiva (Desde el 1º de octubre de 1992 al 30 de marzo de 1993) Suplemento al BCN	770	1
	Cincuenta años del ingreso a la ENM - Suplemento al BCN	770	9
	Reunión con el personal del CN Entrega de medallas a los señores Jorge M. Colombo y Luis M. Jurado Suplemento al BCN	770	13
	Del Libro de Actas de la Comisión Directiva (Desde el 1º de abril hasta el 30 de setiembre de 1993)	772	868
AYALA TORALES J.	De Bahía Blanca, al sur	771	575
BALADIA Norberto C.	¿Se venden buzones en la actualidad?	770	299
BARTOLOME Mariano	La modificación del concepto geopolítico de frontera	769	135
BENMUYAL Raúl E.	Departamento de Hidrografía	769	37
BEZZOLA Eugenio L.	Primer encuentro naval británico-alemán en aguas sudamericanas	769	147
CARPI Etel	Cormoranes	772	823
CARTA DEL DIRECTOR		769	6
CARTA DEL DIRECTOR		770	226
CARTA DEL DIRECTOR		771	439
CARTA DEL DIRECTOR		772	675
CARTAS AL DIRECTOR		769	34
CARTAS AL DIRECTOR		770	247
CARTAS AL DIRECTOR		771	451
CARTAS AL DIRECTOR		772	677
CARREGAL Mario A.	Crónica de un viaje a bordo de la Libertad	770	325
COLOMBO Jorge Luis	Fuerzas Armadas Latinoamericanas: buscando el mercado adecuado	769	123
	La sociología y la profesión militar	770	251
	El cóndor pasa	771	469
COSENTINO Enrique	Acerca del conflicto bélico en el Atlántico Sur	770	283
CHALULEU Julio D.	Comisión técnica mixta del frente marítimo. Vigésimo aniversario de la firma del tratado del Río de la Plata y su frente marítimo	772	725

CHIESA Nelly Eve	La transición de la post Guerra Fría. La disuasión dispersa - Su verificación	771	517
CHINGOTTO Mario R.	La importancia estratégica del Atlántico Sur	769	89
CRONICA	De la inauguración del monumento conmemorativo de los héroes del Belgrano	770	429
DURAN Roberto E.	La batalla del estrecho de Dinamarca o una historia de muerte anunciada	770	305
ESTELAS AJENAS	Breve balance de una reunión geopolítica	769	166
	Conceptos estratégicos (II)	769	179
	Conceptos estratégicos (III)	770	345
	El padre De Agostini y la Patagonia	770	409
	Conceptos estratégicos (IV)	771	585
	En Tierra del Fuego sobre las huellas del padre De Agostini	771	634
	El transporte ARA *Vicente Fidel López* y una recalada en Puerto Cook	771	649
	Testimonios de heroísmo en las Malvinas. ¿Recuerda a Langostino y *La Corina*?	772	834
ETALA María Paula	El modelo en la meteorología marina - Estado actual y futuras posibilidades en la Argentina	769	61
EVERS Norberto A.	En aguas de la Hidrovía Segundo viaje del patrullero ARA *Murature* en el Alto Paraguay	770	403
FERRER Jorge O.	Difundiendo conferencias El Atlántico en el pensamiento estratégico argentino	769	11
FORTINI Enrique L. G.	El tiempo - Reflexiones	771	557
FRIEDMAN Raúl	Comentarios sobre la crecida del año 1992 en los ríos Paraná, Paraguay e Iguazú	772	763
FUNES Amílcar J.	¿Retrocede el tiempo?	770	293
FUNDACION Sanidad Naval Argentina (FUSANA)		772	855
GITERMAN Osvaldo	Acerca de documentos del Almirante Brown	771	527
HORMAECHEA José	La estación astronómica - Río Grande	769	57
HUMOR PROPIO	Aviación Naval era la de antes... (Max O» Menox)	769	216
IRIART Miguel M.	Oficiales de superficie y aviadores navales: algunas reflexiones muy particulares	771	535
LEIMOS PARA USTED	Andes patagónicos (Techint)	769	170
	Intereses Argentinos en el Mar	770	235
	Historias del Puerto de Buenos Aires	771	441
LIBROS	Tom Clancy: **La suma de todos los miedos**; Luciano Becerra: **Charlas en el fondeadero**; Carlos Alberto Frasch: **La sociedad posmoderna ¿desarme o defensa?**; Pío Matassi: **Malvinas y la defensa argentina**; Peter Gilchrist: **Sea Power - The Coalition and Iraqui Navies**.	769	202
	Lawrence Freeman y Virginia Gamba - Stonehouse: **Señales de guerra - El conflicto de las Islas Malvinas de 1982**; Nicanor Costa Méndez: **Malvinas - Esta es la historia**; Central Intelligence Agency: **The World Factbook 1992**.	770	393
	Héctor A. Martini: **Historia de la Aviación Naval Argentina (Conflicto del Atlántico Sur)**; Richard E. Neustadt y Ernest R. May: **Thinking in time**; David D. Frieden: **Principios de los sistemas de armas navales**; Carlos Castro Madero y Esteban A. Takacs: **Hacia un desarrollo tecnológico sostenido**.	771	646

	Memorias del Almirante Isaac F. Rojas: Conversaciones con Jorge González Crespo; Lester Thurow: **La guerra del siglo XXI**; **Handbook of International Economic Statistics**; Rodolfo W. Koessler von Ilg: **Acuerdo leonino sobre nuestros hielos continentales**.	772	857
LOUGE Carlos A.	De las Falkland a las Malvinas	772	757
MAKNIS Teresa Ana	Demarcación pendiente en el límite con Chile, Hielo Continental - Laguna del Desierto - Tramo Hito 62 - Lago San Martín - Latitud cerro Stokes.	772	791
MAYER Federico	Departamento de Hidrografía	769	37
MEDALLA en homenaje al Almirante Rojas		772	863
MILIA Fernando A.	Malvinas: Sorpresa, objetivo y seguridad	769	75
	Su computadora y nuestro BCN	771	667
	La contrarrevolución	772	697
MONTEVERDE Agustín	Una reserva naval ¿Para hacer qué?	772	711
NOTAS DE REDACCIÓN	Leonardo, el gigante del Renacimiento	769	22
	El Servicio de Hidrografía Naval	769	30
	Los 111 años del Centro Naval	770	229
	El pensamiento marítimo argentino	770	378
	El marinero campeón de golf	770	405
	¿Es la octava maravilla?	771	623
NOTICIAS DE LA ARMADA	A 44 años de la botadura del *Fortuna*	772	860
NUESTRA GENTE	(José Calógero-Jesús Martínez Carlos A. Barranco) Sup. al BCN	770	14
	(Abel Omar Dialissandro-Félix E. Flores-Angel T. Sarángelo)	772	878
OBITUARIO	Suplemento al BCN	770	17
OBITUARIO		772	882
PELLIZZETTI Bruno	La ciudad de Buenos Aires y su puerto en el «2050»	772	733
PERDOMO Raúl	La estación astronómica - Río Grande	769	57
PERTUSIO Roberto L.	Acerca del conflicto bélico en el Atlántico Sur	770	283
PICASSO Manuel H.	Departamento Meteorología	769	47
PONS Luis A.	Estructuras culturales e integración: El caso argentino-brasileño	770	273
PORTILLO Gregorio A.	Difundiendo conferencias. Las obras del Río Bermejo	769	208
PUGLISI Alfio A.	Un tema candente	770	267
	Cultura, clima y moral institucional	771	521
PRIETO Alberto A. J.	Viabilidad de un sistema colectivo de defensa en el cono sur	772	681
PROMOCIONES Y ASOCIACIONES	Cincuenta años del ingreso a la Escuela Naval - Suplemento BCN	770	9
	Promoción 70 - Mesa de la camaradería naval. Suplemento al BCN	770	11
	Mesa de la Camaradería (55º Aniversario...)	772	838
	Renovó autoridades la Asociación de Oficiales Retirados de Infantería de Marina	772	841
	Promoción 70 - Bodas de oro de su egreso como guardiamarinas	772	841
REVERTER Ventura J.	El nuevo poder	771	545
	Evolución y tendencias de los sistemas navales (VI)	772	775

REVISTAS

Revista española de Defensa - Octubre 1992; **Revista del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto** - Año I, Nº 2; **International Defense Review Nº 10/92**; **Revista española de Defensa** - Febrero 1993; **International Defense Review Nº 1/93**; **Proceedings** - Enero 1993; **Defence**: Enero 1993. 769 204

Military Review - Nov/diciembre 1992; **Revista Española de Defensa** - Marzo de 1993; **Naval Forces** - VI/92; **International Defense Review** - Febrero 1993; **Defensa** - Junio de 1993; **Proceedings** - Mayo 1993; **Defence and Security Review** - 1993; **Naval War College Review** - Primavera 1993; **El Mercurio de Santiago, Chile**; **Jane's Defense Weekly, Vol. 19 - Nº 5**; **Jane's Defense Weekly, Vol. 19, Nº 8**; **Jane's Defense Weekly, Vol. 19, Nº 9**; **Jane's Defense Weekly, Vol. 19, Nº 11 y 13**; **Jane's Defense Weekly, Vol. 19, Nº 12**; **Navy International, Vol. 99, Nº 3/4**; **Jane's Defense Weekly, Vol. 19, Nº 10**; **Proceedings** - Marzo 1993; **Naval Forces Nº V/1992.** 770 395

Proceedings - Marzo 1993; **Proceedings** - Mayo 1993; **Proceedings** - Junio 1993; **Naval War College Review** Winter 1993; **Naval Forces Nº 1**/1993. 771 630

Desarme - Volumen XV - Nº 1/1992; **Revista Marina** - **Nº 1**/93; **Naval Forces** - **Nº II**/93; **Naval Forces** - **III**/93; **International Defense Review** - Mayo de 1993; **Maritime Defence** - Junio de 1993; **Proceedings** - Julio de 1993; **Proceedings** - Setiembre de 1993. 772 851

ROJAS Isaac F. Una proeza marinera 772 841

RUBATTINO Heberto Viabilidad de un sistema colectivo de defensa en el cono sur 772 681

SAGASTUME Carlos Bases para un estudio sobre la sociología marinera 770 259

SANCHEZ MARQUEZ M. Difundiendo conferencias Vº Centenario de España 770 335

SANCHEZ ORTIZ J. La neutralidad en la guerra marítima 771 453

SOUZA Frade V. de Observatorio Naval Buenos Aires 769 69

TORRE Mariano A. A 44 años de la botadura del *Fortuna* 772 860

VASCONI Mónica A. Servicio urbano y portuario en el sector argentino de la Hidrovía 769 101

VILLASUSSO Víctor Servicio urbano y portuario en el sector argentino de la Hidrovía 769 101

VIVENCIAS de jóvenes tripulantes del crucero ARA *General Belgrano* 772 680

ZULOAGA José G. Quehacer marítimo y portuario (II) 769 113

La ciudad primada de Santo Domingo de Guzmán 770 317

Quehacer marítimo y portuario (III) 771 563

INDICE CRONOLOGICO DEL OBITUARIO

SUPLEMENTO AL BOLETIN 770

Vicealmirante **Jorge Aníbal Desimoni**	(12-12-92)	18
Teniente de corbeta **Roberto J. Foligna**	(20-07-86)	19
Capitán de fragata cont. **Roque Tamburo**	(23-09-87)	19
Contraalmirante **Edgardo P. Meric**	(30-09-92)	19
Capitán de navío méd. **Carlos H. V. Troiani**	(12-10-92)	20
Capitán de navío **Juan J. Pio Devalle**	(14-10-92)	20
Capitán de corbeta **Carlos A. García**	(15-10-92)	20
Capitán de navío méd. **Horacio C. Corradi**	(20-10-92)	21
Teniente de corbeta **Jorge Doseff**	(28-10-92)	21
Teniente de fragata **José M. González Silvano**	(29-10-92)	21
Capitán de corbeta **Rafael A. Astort**	(12-11-92)	22
Capitán de corbeta **Pascual Indorado**	(19-11-92)	22
Capitán de fragata **Luis A. Jaccard**	(20-11-92)	22
Capitán de fragata **Alejandro A. Galarce**	(11-12-92)	23
Capitán de corbeta **César O. Moujan**	(15-12-92)	23
Capitán de navío odont. **Héctor E. Peralta**	(16-12-92)	23
Capitán de fragata ing. **Eduardo A. Chauvet**	(18-12-92)	24
Capitán de navío **Jorge A. Bassi**	(23-12-92)	24
Teniente de navío **Eduardo S. Velarde**	(01-01-93)	24
Capitán de navío **Antonio M. de J. Scasso**	(10-01-93)	25
Capitán de corbeta **Eduardo A. Estévez**	(12-01-93)	25
Capitán de corbeta **Telmo González**	(20-01-93)	25
Capitán de fragata odont.**Guillermo A. R. Pereyra**	(23-01-93)	26
Capitán de fragata **Ricardo Blanco**	(20-02-93)	26
Capitán de fragata **José V. O. Gualta**	(22-02-93)	26
Capitán de corbeta **Héctor L. Ceruti**	(27-02-93)	27
Capitán de fragata ing. **Federico W. Müller**	(17-03-93)	27
Contraalmirante méd. **José A. Isola**	(19-03-93)	27
Contraalmirante **Luis M. Giménez**	(21-03-93)	28
Capitán de navío **Oscar H. Sabarots**	(26-03-93)	28
Capitán de fragata **Ignacio Albarenque**	(26-03-93)	28
Capitán de navío **Jorge E. Sciurano**	(28-03-93)	29
Capitán de navío odont. **Hipólito E. Lynch**	(29-03-93)	29

BOLETIN 772

Capitán de corbeta **Rodolfo A. Montes de Oca**	(23-02-93)	883
Capitán de fragata **Jorge F. Truchia**	(01-04-93)	883
Capitán de navío **Pedro Justo Caracoche**	(11-04-93)	883
Almirante **Isaac Francisco Rojas**	(12-04-93)	884
Capitán de fragata **Agustín de Paoli**	(12-04-93)	884
Capitán de corbeta **Carlos Alberto Chiodi**	(21-04-93)	884
Capitán de fragata **Juan A. Castello Ribas**	(24-04-93)	885
Capitán de navío **Oscar José Román Rumbo**	(25-04-93)	885
Teniente de navío **Juan Carlos Luciani**	(10-05-93)	885
Capitán de navío **Feliz Benigno Plaza**	(16-05-93)	886
Teniente de fragata **Gustavo Antonio Olivera**	(17-05-93)	886
Capitán de navío **Edgardo Hugo Chiocci**	(08-06-93)	886
Teniente de navío **IM Néstor Rogelio Nieto**	(11-06-93)	887
Capitán de fragata **Enrique Larrinaga**	(15-06-93)	887
Teniente de navío **José María Alvarez**	(15-06-93)	887
Capitán de navío **Edgardo Nelson Acuña**	(21-06-93)	888
Capitán de navío **Raúl Arturo Cerrato**	(21-06-93)	888
Contraalmirante **Luis Esteban Rabbione**	(25-06-93)	888
Capitán de fragata **Octavio Ismael Lefevre**	(27-06-93)	889
Teniente de fragata **Germán G. Sánchez**	(29-06-93)	889
Capitán de fragata **Héctor Alberto López Rial**	(06-07-93)	889
Capitán de navío **Silvano Francisco Bolla**	(12-07-93)	890
Capitán de navío **Julio Zuviría**	(17-07-93)	890
Capitán de corbeta **Remigio Horacio Loza**	(20-07-93)	890
Capitán de fragata **José Luis Gorrochategui**	(21-07-93)	891
Contraalmirante **Waldemar Ulises Giromini**	(30-07-93)	891
Capitán de fragata **Jorge Alberto Grillo**	(02-08-93)	891
Capitán de navío **Felipe Angel Luis**	(04-08-93)	892
Capitán de navío **Guillermo Frogone**	(09-08-93)	892
Contraalmirante **Rodolfo Pedro A. Chierasco**	(11-08-93)	892
Capitán de fragata **Mariano A. Fernández**	(18-08-93)	893
Teniente de navío **Donato Augusto Savaria**	(18-08-93)	893
Capitán de fragata **Jorge L. D. Plater**	(27-08-93)	893
Capitán de corbeta **Miguel Rolando Bonacci**	(01-09-93)	894
Capitán de navío **Domingo Carmelo Genise**	(10-09-93)	894
Contraalmirante **Diego Miguel Street**	(11-09-93)	894
Capitán de fragata **Reinaldo Julio Beret**	(11-09-93)	895
Capitán de navío **Normando Antonio Díaz**	(13-09-93)	895

ARTICULOS PUBLICADOS POR EL BOLETIN DEL CENTRO NAVAL REFERIDOS AL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

	BCN	Pág.
Homenaje del Centro Naval a los caídos por la Patria.	732	195
Objetivo: Recuperación de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur. **Aratti Eduardo P.**	732	227
Operaciones de aviones navales Super Etendard en la Guerra de Malvinas. **Colombo Jorge Luis.**	733	319
La 3ra. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque durante el Conflicto del Atlántico Sur. **Castro Fox Rodolfo A.**	734	1
Homenaje a los combatientes en la Guerra del Atlántico Sur (1982).	735	105
Ocupación de las Islas Georgias durante el conflicto del Atlántico Sur en 1982. **Trombetta César.**	735	107
La Aviación Naval en Malvinas. **Anselmi Luis F.**	735	117
El Batallón de Infantería de Marina Nº 5 en las Malvinas. **Robacio Carlos Hugo.**	735	139
Malvinas. Así lo viví yo. **Molteni Carlos A.**	736	223
Crucero ARA General Belgrano. A ellos y a sus seres queridos. **Bonzo Héctor E.**	737	299
La revolución de las Malvinas. **Manfredi Mario A.**	737	377
La batalla de Malvinas y la electrónica. **Tanco Felipe René.**	738	1
Operaciones en el Atlántico Sur en 1982. Intervención de la Brigada de Infantería Nº 1. **Pita Miguel Carlos.**	739	117
La 2da. Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil. Campaña Aérea en Malvinas. **Pereyro Norberto U.**	739	185
Al cumplirse 2 años del hundimiento del crucero ARA General Belgrano, palabras pronunciadas en el homenaje **Rojas Isaac F.**	739	191
Hundimiento del crucero ARA General Belgrano. **Rojas Isaac F.**	739	199
El conflicto del Atlántico Sur en el ámbito universitario. **Alvarez José.**	740	243
La Fortaleza Falkland, la Zona de Exclusión y las bases para la negociación con Gran Bretaña. **Fraga Jorge Alberto.**	740	261
La recuperación de las Malvinas. **Büsser Carlos A.**	748	13
Malvinas, un caso de estudio. **Train Harry (EE.UU.)**	748	33
Debates ulteriores recopilados por los capitanes de navío **Chihigaren Jorge, Colombotto Hugo H. y De Martini Siro.**	748	60
Notas y comentarios a la conferencia del almirante Train. **De Martini Siro.**	748	77
Las Malvinas, las Diego García Atlánticas. **Colombo Jorge Luis.**	748	99
Malvinas: Teoría, conflicto y negociación. **Sitnisky Mario.**	748	113

El sacrificio del Belgrano y la odisea del Sobral.
Vázquez María Ester. 748 150

Guerra del Atlántico Sur. (Ficha bibliográfica).
Canoura Miguel. 748 162

Islas Malvinas y Atlántico Sur (Nota de redacción). 748 171

Bibliografía sugerida para el estudio del conflicto del Atlántico Sur - 1982.
Errecaborde Jorge A. 748 173

Al SW de Malvinas, las islas no dejan ver el océano.
Lazzari Carlos A. 748 179

¿Cree Vd. que los ingleses nos devolverán las Malvinas? Yo no.
Holmberg Adolfo M. 752/3 35

MVL... de eso no me hables.
Errecaborde Jorge A. 752/3 89

La Aviación Naval en Malvinas - 1982.
Reimpresión - Varios autores. 754/5 385

El conflicto Malvinas - Hechos políticos y militares.
Cortines José E. 756 79

Georgias del Sur y operaciones de la Infantería de Marina en Malvinas 1982.
Reimpresión - Varios autores. 756 129

El Estoppel y la problemática jurídico-política de Malvinas.
Rizzo Romano Alfredo H. 756 232

El conflicto por Malvinas.
Remotti Marcelo E. 758/9 523

El rostro oscuro de las Malvinas.
Elemberg Fernando. 760 232

Malvinas. La guerra justa. Pormenores de la crisis argentino británica de 1982.
Anaya Jorge I. 766 251

Relación abreviada de la cuestión de las islas Malvinas. (Hojeando boletines). 766 294

El conflicto Malvinas. Antecedentes y futuro previsible.
Büsser Carlos A. C. 766 295

Malvinas. Sentimiento y realidad.
Colombo Jorge Luis. 766 321

Malvinas-Belgrano.
Puntos de vista y correlaciones históricas.
Bezzola Eugenio L. 766 331

Búsqueda y rescate de los náufragos del crucero ARA General Belgrano.
Martini Héctor A. 766 349

El sector pesquero argentino en la guerra de las islas Malvinas.
Tagliaferro Roberto. 766 359

¿Por qué los ingleses ocuparon las islas Malvinas?
Delamer Guillermo F. 768 925

Malvinas: Sorpresa, objetivo y seguridad.
Milia Fernando A. 769 75

Acerca del conflicto bélico en el Atlántico Sur.
Pertusio Roberto L. y Cosentino Enrique. 770 283

De las Falkland a las Malvinas
Louge Carlos Alberto 772 757

Redacción

Arte y diagramación	Jorge Mario Colombo.
Secretario editorial	Jesús Martínez.
Circulación	Rolando Guzmán.
Secretaria administrativa	Patricia S. Stefanazzi.
Ayudante de diagramación	Guillermo Messina.
Composición	Norma B. González.
Corrección	Gloria M. Bartolomé.
Bibliotecología	Claudia Bonsi.
Archivo	Rodolfo A. Quiroga.

DIAGRAMADO, COMPUESTO Y ARMADO
en la redacción del
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL
Florida 826, 1er Piso (1005) Buenos Aires

IMPRESO Y ENCUADERNADO
en los Talleres Gráficos de
LA LEY S. A. E. e I.
Bernardino Rivadavia 130, (1870), Avellaneda

INCA PRESENTA

ESTE NUEVO SEGURO EN DOLARES

SEGURO DE VIDA CON PARTICIPACION EN LAS UTILIDADES

Un producto de gran suceso en los Estados Unidos.
Y en todos los países desarrollados.
Un seguro de vida que garantiza efectiva participación en las utilidades de las inversiones de INCA.
Rentabilidades superiores, lógicamente, a las que surgirían de la simple aplicación de la tasa de interés técnico.

El Seguro de Vida con Participación en las Utilidades está respaldado por la dilatada y exitosa trayectoria de INCA en el mercado nacional.
Un seguro que antes sólo podía ser contratado en el extranjero.
Un seguro de vida que es, además de seguro, una atractiva manera de diversificar la inversión.
Un seguro fuerte. Un seguro INCA.

Sencillamente: un seguro de vida para vivir la vida.

Su moneda fuerte!

INCA SEGUROS

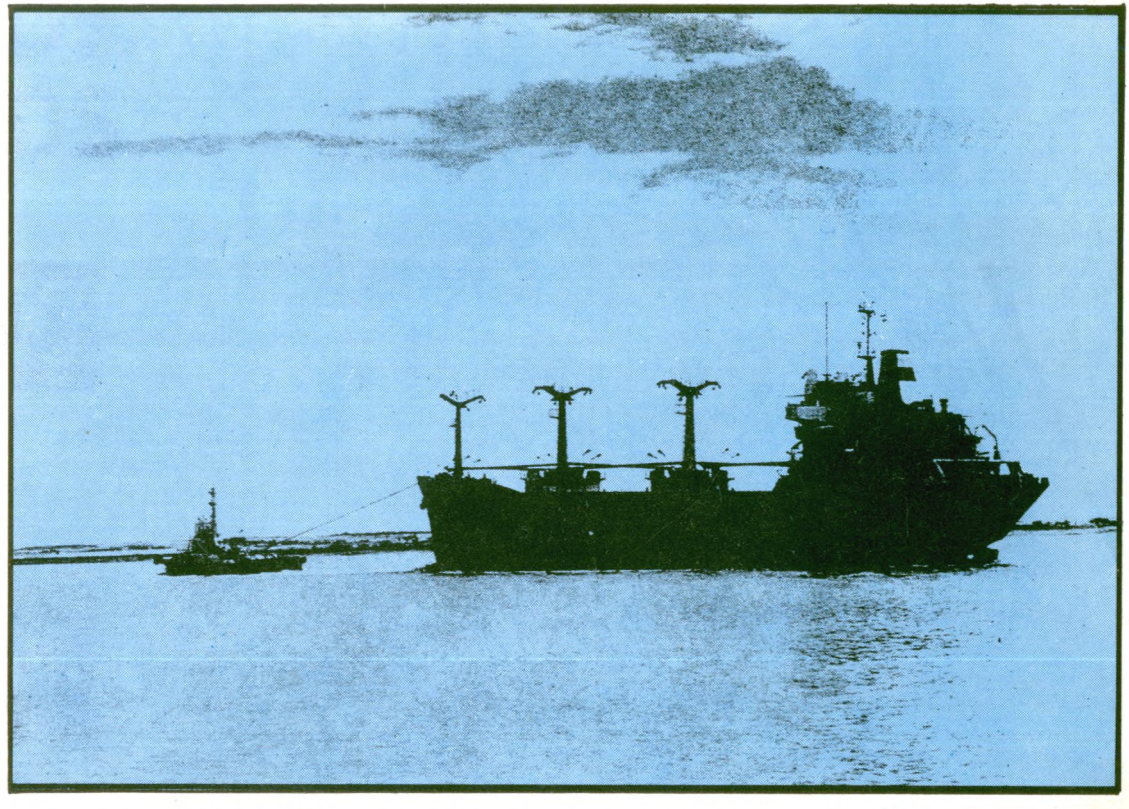
INCA S.A. COMPAÑIA DE SEGUROS

CAPITAL FEDERAL: Avda. Belgrano 666 - Tel.: 331-1411/6920/6926/8795 - CORDOBA: Avda. Velez Sarsfield 280 - Tel.: 232007/238565/225941 - MAR DEL PLATA: Córdoba 1518 - Tel: 023-23487/34821 - ROSARIO: Mitre 1291 - Tel.: 42180 - MENDOZA: Espejo 183 3º Piso Of. 23 y 24 - Tel.: 233148 - SAN LUIS: España 1205 - Tel.: 26806

SATECNA COSTA AFUERA S.A.

Prestando con eficacia y profesionalismo el servicio de remolque maniobra en los Puertos de Bahía Blanca.

Servicio de remolque portuario para el sur argentino. Servicios de remolque oceánicos y costeros en el litoral marítimo argentino.



BUENOS AIRES
Reconquista 559 - Piso 5º
Código Postal 1003
Argentina
Tel. 314-4578/2854
393-5110
Télex: 23459 SATEC AR
Fax: (54-1) 393-5153
P.C. (54-1) 393-5253

Pto. Ing.WHITE
BAHIA BLANCA
Calle 8 esq. calle 4
Código Postal 8000
Tel. (091) 71-619
FAX: 71-412
Télex: 81723 SATBB AR

REMOLQUE MANIOBRA, ASISTENCIAS Y SALVAMENTOS A BUQUES DE ULTRAMAR, FLUVIALES Y PORTUARIOS.

Una empresa del Grupo WIJSMULLER