BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

ENERO–MARZO 1967 – NÚM. 670

Bases para un análisis de la conducción. — Mazzoni 1

La Armada de don Pedro de Mendoza y el puerto y pueblo de Nuestra Señora del Buen Aire. Nuevo enfoque. — Eleta 21

Estadística. — Morini 50

El primer descubrimiento de las islas Malvinas. (Continuación). — Alurralde 59

De los nombres de los buques. — Nuti 74

El último velero mercante argentino: la barca «Tijuca». — Morales 85

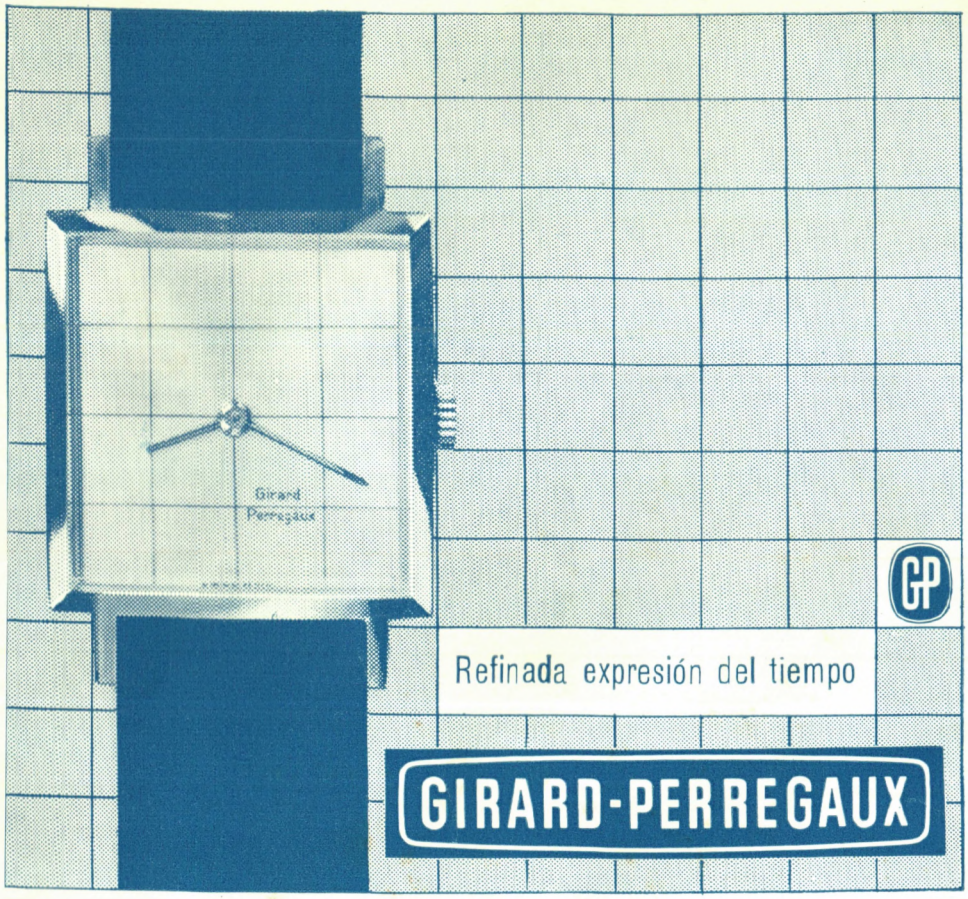
Homenaje a Azorín. — González Lonzième 97

Notas profesionales 101

Asuntos internos 126

Bibliografía 138

Necrología 141



Refinada expresión del tiempo

GIRARD-PERREGAUX

AGENTE AUTORIZADO

☆

REPARACIONES DE RELOJES
POR CRONOMETRISTAS SUIZOS

☆

ANILLOS DE PROMOCION DE LA
ESCUELA NAVAL MILITAR Y LICEO NAVAL

☆

D. STEVOPULOS e hijo

S. R. L.

RIVADAVIA 882 - 3º C

Tel. 34 - 4444

Señor Consocio:

La Comisión Directiva del Centro Naval, al encarar diversas mejoras a introducir en nuestro Boletín, estima como tarea fundamental la de despertar el interés y obtener el concurso de los señores consocios en la presentación de trabajos destinados al mismo.

Consecuentemente se han reestructurado las bases de sus premios, encuadrándolos a los temas que, según lo muestra la experiencia, son abordados con mayor frecuencia.

Resta ahora solicitar su colaboración para el logro de los fines expresados, sin la cual sólo sería posible aspirar a mejoras en su calidad material, que no constituyen una elevación sustancial del nivel de nuestra publicación.

Saluda al señor consocio con atenta consideración,

LA COMISION DIRECTIVA

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

N° 670 Ene.-Mar. 1967

VOL. LXXXV AÑO LXXXVI

★

Director:
Capitán de Fragata
Ingeniero Naval
ISAAC WOLBERG

★

Dirección y Administración:
FLORIDA 801
BUENOS AIRES
Teléfono: 31-1011

★

Registro de la Propiedad
Intelectual N° 898.512

★

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

★

SUMARIO

Bases para un análisis de la conducción 1
Capitán de fragata Carlos M. Mazzoni.

La Armada de don Pedro de Mendoza y el puerto y pueblo de Nuestra Señora del Buen Aire. Nuevo enfoque 21
Capitán de navío Fermín Eleta.

Estadística 50
Capitán de fragata Natalio Morini.

El primer descubrimiento de las Islas Malvinas (Continuación) 59
Ingeniero civil Nicanor Alurralde.

De los nombres de los buques 74
Elío Nuti.

El último velero mercante argentino: la barca «Tijuca» 85
Capitán de ultramar Albino C. Morales.

Homenaje a Azorín..... 97
Capitán de fragata Enrique González Lonziéme.

Notas profesionales..... 101

Asuntos internos..... 126

Bibliografía 138

Necrología..... 141

C E N T R O N A V A L

PRESIDENTES HONORARIOS

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

Sr. Comandante de Operaciones Navales
Almirante D. BENIGNO I. M. VARELA

COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Vicealmte. LEONARDO Mc LEAN

Vicepresidente 1°:
Contralmte. MARIO S. T. LANZARINI

Vicepresidente 2°:
Contralmte. JORGE A. DESIMONI

Secretario:
Cap. de Frag. NORBERTO J. BADENS

Tesoreros
Cap. de Nav. Cont. HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ

Protesorero:
Cap. de Nav. Cont. PABLO E. ARGUINDEGUY

Vocales titulares:
Contralmte. EUGENIO FUENTEROSA
Contralmte. AGUSTÍN CÉSAR LEDESMA
Cap. de Nav. ROBERTO PABLO GRIGERA
Cap. de Frag. ISMAEL D. MOLINA
Cap. de Nav. TIRSO RANULFO BRIZUELA
Cap. de Frag. LUIS MARÍA MENDÍA
Cap. de Nav. I.M. ALDO LUIS BACHMANN
Cap. de Frag. MANUEL J. GARCÍA TALLADA
Cap. de Frag. BORIS IVÁN MARIENHOFF
Cap. de Frag. Audit. RAMÓN L. F. MORELL
Cap. de Nav. EMILIO EDUARDO MASSERA
Cap. de Frag. Méd. FERNANDO A. BIONDI
Cap. de Frag. MARIO RAÚL CHINGOTTO
Cap. de Frag. HUMBERTO JOSÉ BARBUZZI
Cap. de Frag. PEDRO ANTONIO SANTAMARÍA
Cap. de Frag. FERNANDO MIGUEL ROMEO
Cap. de Frag. HORACIO MIGUEL GOÑI
Cap. de Corb. RUBÉN OSCAR FRANCO
Tte. de Frag. I. M. MENOTTI ALEJANDRO SPINELLI
Tte. de Nav. ADOLFO MARIO ARDUINO

Vocales suplentes:
Cap. de Corb. JULIO A. DEGANO ROSATTI
Cap. de Frag. ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIEME
Cap. de Corb. JOSÉ JULIO SARCONA
Cap. de Frag. I. M. ROQUE PEDRO FUNES
Tte. de Nav. Cont. GUILLERMO F. BARBAROSSA

Comisión Revisora de Cuentas

Revisores titulares:
Cap. de Nav. Cont. MANUEL OSCAR VACCARI
Tte. de Frag. ALDO H. CRISTIANI

Revisor suplente:
Tte. de Nav. RICARDO A. R. HERMELO

SUBCOMISIONES

INTERIOR

Presidentes
Contralmte. MARIO S. T. LANZARINI

Vocales:
Contralmte. EUGENIO FUENTEROSA
Cap. de Frag. MANUEL J. GARCÍA TALLADA
Cap. de Frag. MARIO RAÚL CHINGOTTO
Cap. de Frag. ISMAEL D. MOLINA
Cap. de Frag. Audit. RAMÓN L. F. MORELL
Tte. de Nav. ADOLFO MARIO ARDUINO
Cap. de Corb. JOSÉ JULIO SARCONA
Tte. de Frag. I.M. MENOTTI ALEJANDRO SPINELLI

— **Edificio:**
Contralmte. EUGENIO FUENTEROSA
Cap. de Frag. ISMAEL D. MOLINA

— **Anexo Centro Naval y Grill:**
Cap. de Frag. MARIO RAÚL CHINGOTTO
Tte. de Frag. I.M. MENOTTI ALEJANDRO SPINELLI
Cap. de Corb. JOSÉ JULIO SARCONA

— **Panteón:**
Cap. de Frag. MANUEL J. GARCÍA TALLADA
Cap. de Frag. Audit. RAMÓN L. F. MORELL

— Comedor y Bar:
Cap. de Frag. ISMAEL D. MOLINA
Cap. de Frag. JOSÉ R. SILVA (Ads.)

— **Peluquería y Baños:**
Cap. de Frag. MANUEL J. GARCÍA TALLADA
Tte. de Frag. I.M. MENOTTI ALEJANDRO SPINELLI

— **Personal:**
Cap.de Frag. ISMAEL D. MOLINA
Cap. de Frag. Audit. RAMÓN L. F. MORELL
Cap. de Frag. NORBERTO J. BADENS
Tte. de Nav. Cont. WILFREDO O. ODRIOZOLA (Ads.)

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:
Contralmte. JORGE A. DESIMONI

Vocales:
Cap. de Nav. ROBERTO PABLO GRIGERA
Cap. de Frag. HUMBERTO J. BARBUZZI
Tte. de Nav. ADOLFO MARIO ARDUINO

HACIENDA

Presidente:

Cap. de Nav. Cont. HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ

Vocales:

Cap. de Nav. Cont. PABLO E. ARGUINDEGUY

Cap. de Frag. Audit. RAMÓN L. F. MORELL

DEPORTES

Presidente:

Cap. de Frag. BORIS IVÁN MARIENHOFF

— **Esgrima:**

Inspector Sala de Armas:

Cap. de Frag. PEDRO ANTONIO SANTAMARIA

— **Tiro:**

Delegado:

Cap. de Corb. Ing. ALFREDO E. MAC DOUGALL

— **Caza Deportiva:**

Delegado:

Cap. de Corb. Ing. ALFREDO E. MAC DOUGALL

— **Golf:**

Inspector de la Jaula de Golf:

Tte. de Frag. WALTER R. OPPEN

— **Yachting:**

Cap. de Nav. JONÁS L. SOSA

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:

Cap. de Nav. EMILIO EDUARDO MASSERA

Vocales:

Cap. de Nav. I.M. ALDO LUIS BACHMANN

Cap. de Frag. Méd. FERNANDO BIONDI

Cap. de Frag. FERNANDO MIGUEL ROMEO

Cap. de Frag. HORACIO MIGUEL GOÑI

MAR DEL PLATA

Presidente:

Contralmte. AGUSTÍN CÉSAR LEDESMA

Vocales:

Cap. de Frag. LUIS MARÍA MENDÍA

Cap. de Corb. RUBÉN OSCAR FRANCO

TIGRE

Presidente:

Cap. de Frag. ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIÉME

USHUAIA

Presidente:

Cap. de Nav. TIRSO RANULFO BRIZUELA

LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS

del

Vicealmirante Ernesto Basílico



HISTORIA CON PABELLON DE SOBERANIA NACIONAL.
UN FUNDAMENTO MAS A LOS QUE AFIRMAN LA PROPIEDAD DE LA REPUBLICA SOBRE EL ARCHIPIELAGO DE LAS MALVINAS



Presentación:

Páginas: 226 con cartas geográficas.
Papel símil ilustración.
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Fedral.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 400 m/n.

NAVES DE AYER
GENTE DE ANTAÑO

LA NOVELA DEL MAR

del

Contraalmirante Mariano F. Beascoechea

●

LA MARINA ARGENTINA DE TIEMPOS PRETERITOS

Presentación:
Páginas: 302 con ilustraciones.
Papel obra de primera.
Tapas de cartulina en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Federal.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 250 m/n.

CENTRO NAVAL

Instituto de Publicaciones Navales

RESUMENES ANALITICOS DE BIBLIOGRAFIA MILITAR

El creciente volumen de la literatura militar y el continuo desarrollo de la investigación científica y tecnológica, impiden mantenerse al día y conocer la información mundial vinculada con la guerra y la defensa nacional.

La revista *Resúmenes Analíticos de Bibliografía Militar,* que edita el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, llena esta insuficiencia bibliográfica y trata así de satisfacer esta urgente necesidad.

Esta revista ofrece un servicio internacional bilingüe, en español e inglés, de resúmenes de trabajos publicados en revistas que abarcan el amplio campo de la ciencia y de la tecnología militar.

TARIFA DE SUSCRIPCION:

— **Personal de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, descuento mensual de .... m$n 200**

— **Otros suscriptores, anualmente ..... m$n 2.400**

Cualquier información o aclaraciones sobre el particular, solicitarlas al Director de dicha publicación, Capitán de Navío de I. M. (Ret.) Rubén A. Ramírez Mitchell, Centro Naval, Florida 801, Capital Federal, teléfono 31-1011.

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

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

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

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

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de $ 500 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 10.000 y el mínimo de $ 3.000.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN".*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

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

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

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

c) *PREMIO "PIEDRABUENA".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 50.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

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

d) *PREMIO "RATTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 40.000, al mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

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

Bases para un análisis de la conducción

Por el Capitán de Fragata Carlos M. Mazzori

> "Las responsabilidades de un conductor son de dos clases: la ejecución de su misión y la obligación hacia sus hombres. Ningún oficial está completamente preparado para su función hasta que comprende claramente la naturaleza dual de sus responsabilidades *y* las razones fundamentales de esta dualidad."
>
> *ARTE DEL MANDO NAVAL*

Estas páginas son la consecuencia de una serie de charlas desarrolladas en la Cámara de Oficiales de la Base Aeronaval Comandante Espora, con la idea de ahondar en el estudio de la conducción del personal militar.

Desde el principio nos movió el deseo de desembarazarnos de ese tipo de pensamiento y de literatura que trata estos problemas en forma anecdótica y "no comprometida", pues teníamos sensación del desinterés y la superficialidad con que son recibidos.

Sospechamos que este tema, en el punto de la marea histórica que nos toca vivir (y a causa de ello), esconde bajo su superficie una serie de núcleos angustiantes, que provocan un rechazo subconsciente a considerarlo con profundidad y libertad.

Puestos a la tarea de escarbar en la cuestión, advertimos en seguida que cualquier análisis que emprendiéramos nos llevaba fuera del campo de lo específicamente militar, al que hubiéramos querido circunscribirnos. Parafraseando a Toynbee, diríamos que llegamos a la conclusión de que el campo inteligible del estudio de la conducción no era el ámbito militar, sino una "sociedad" mayor, que comprendía a aquél.

Caímos en la cuenta de que para avanzar en la comprensión de estas cuestiones era necesario mejorar primero nuestros conocimientos de Historia, Sociología, Antropología y Psicología, y esto motivó que delineáramos un esbozo de bibliografía con lo que teníamos a mano. Esa bibliografía fue asaltada, y de su saqueo surgieron las apresuradas y posiblemente poco digeridas páginas que siguen. Las damos a conocer con la desembozada intención de "pasar la posta": estamos ilusionados con la creencia de que pueden servir para reavivar la discusión sobre un tema que, a nuestro juicio, se está "academizando" demasiado y es evitado por su actual anodina contextura, en los programas concretos de estudio para el personal militar.

Como se advertirá no bien se siga leyendo, la base de este "collar de cuentas mal ensartado" está centrada en el "Estudio de la Historia" de Toynbee, venero inagotable cuya lectura aconsejamos efusivamente.

* * *

Fusión atómica, cibernética, Láser, conquista de la Luna, cohetes a Venus y Marte. Sin embargo...

Hay consenso general en que el mundo está en crisis. Más exactamente, nuestra civilización, que es prácticamente lo mismo que decir el mundo, ya que lo cubre y lo domina casi por completo. Muchos filósofos, sociólogos y psicológos se han ocupado del tema y lo han analizado desde distintos puntos de vista. Recordemos las reflexiones de Ortega sobre la rebelión de las masas, el diagnóstico de nuestro tiempo, de Mannheim, los estudios de Toynbee sobre colapso y desintegración de sociedades, el análisis de Fromm sobre la enajenación del hombre contemporáneo. En el campo de la literatura nos salen al encuentro páginas desgarradoras: Dostoiesvsky, Kafka, Joyce, Faulkner, las sátiras de Orwell y Huxley. Música, pintura, escultura y poesía modernas desfilan ante nosotros, torturadas, alucinantes, incomprensibles. La ciencia se interna cada vez más en campos y dimensiones que no tienen representación en nuestra mente. La filosofía llega al absurdo, a la nada. En las regiones más pobres del mundo los seres humanos nacen por miríadas: las sociedades hambreadas comienzan a reproducirse como tejidos cancerosos. Los cambios se hacen cada vez más y más vertiginosos. Se va perdiendo el concepto de las cosas, como gases que se escaparan a través de fisuras mal soldadas, dejándonos en las manos capa-

razones, cáscaras vacías. Día a día, minuto a minuto, debemos reajustar, desechar, recrear, ¡El mito de Sísifo a velocidad orbital!

En tiempos mínimos, en términos apremiantes, el hombre contemporáneo debe acertar con la solución de una gran cantidad de problemas, debe dominar la oposición de un ámbito cada vez más complejo, y debe, fundamentalmente, lidiar contra la hostilidad y el desencanto de la especie humana. Como dijera Ortega y Gasset: "Sentimos que de pronto nos hemos quedado solos sobre la tierra los hombres actuales; que los muertos no se murieron de broma, sino completamente; que ya no pueden ayudarnos. El resto de espíritu tradicional se ha evaporado. Los modelos, las normas, las pautas, no nos sirven. Tenemos que resolvernos nuestros problemas sin colaboración activa del pasado. El hombre está solo, sin muertos vivientes a su vera. Ha perdido su sombra".

Y también: "Estamos en peligro aquí y ahora mismo de perder todo aquello gracias a lo cual y por lo cual nuestros padres vivieron y que nosotros sabemos que es, aunque en aparente disolución activa, nuestra herencia. La esfinge nos ha planteado su enigma final y decisivo; debemos encontrar la solución o morir" [1].

En nuestra órbita (por usar un término de moda), nunca como hoy el perfil material del arte de la guerra se ha desdibujado y fragmentado tanto. En un revuelto indescriptible se hallan mezclados el espacio cósmico y los guerrilleros, los megatones y la subversión.

Mientras nosotros nos debatimos en el pantano de engorrosos problemas superpuestos; simples y retozones guerrilleros se multiplican por la superficie del planeta, viviendo la dorada edad heroica de la bomba de fabricación casera y las románticas barbas.

Sería bueno que asumiéramos la idea de que estamos en guerra; pero decir que es una guerra contra el comunismo es una excesiva simplificación. Estamos en guerra contra una circunstancia, contra una situación histórica, contra los aspectos negativos de la condición humana, contra nosotros mismos.

Es cierto que a través de siglos de historia, innumerables veces las previsiones más sensatas y bien articuladas en materia de guerras se han visto burladas por circunstancias imprevistas: ínfimos descubrimientos o hallazgos casuales (un arco más gran-

[1] Hilaire Belloc.

de, un carro más ligero, la nueva disposición de un velamen) han dado por tierra con fuerzas preparadas durante años para la lucha. Con el advenimiento del industrialismo, el efecto de los descubrimientos científicos y técnicos sobre la guerra comenzó a hacerse sentir en todos los órdenes y en forma permanente. Producir mejores aceros, fabricar grandes motores, manipular metales raros, condicionaron la capacidad bélica de un país. Pero actualmente la evolución ha adquirido una aceleración tal, que se está haciendo difícil, hasta para las más grandes naciones, formular previsiones acertadas en cuestión de materiales bélicos. Se da la paradoja de que series completas de unidades, producto de la más avanzada técnica, son declaradas obsoletas y mandadas a chatarra antes de que se inicie siquiera el adiestramiento en ellas, por haber sido superadas totalmente por otras, que a su vez tendrán fugaz vida en tan loca carrera.

A este desgaste logístico se superpone el esfuerzo de adaptación mental y psicológica que representa el constante cambio de doctrinas y tácticas, con las consiguientes modificaciones de organización y de adiestramiento que la evolución material trae aparejadas. Las unidades viven un ritmo febril, resolviendo el problema del día y en una actitud en cierto modo defensiva, que limita el ejercicio de la iniciativa y la imaginación.

Por otra parte, en el orden nacional llegó a hacerse un lugar común decir que nos aquejaba una crisis de dirigentes, que en la esfera de gobierno había un vacío de poder, que el pueblo ya no creía en sus conductores.

La verdad es que en muchos hombres que ejercen poder, el desencanto y la fatiga del alma generan una tendencia a dejar de lado el pesado esfuerzo que implica la tarea esencialmente humana y espiritual de conducir hombres, en beneficio del cumplimiento de otras angustiantes responsabilidades.

Aparecen, por defecto de la realidad, insistentes demostraciones de inquietud por los factores espirituales en general y por la conducción en particular. Hablar de estos factores llega a convertirse en una cantilena fastidiosa y retórica, aunque se recae en ello constantemente.

"Todo está bien en el mejor de los mundos", decía Leibnitz... Y es cierto. Pero la proposición contraria resulta igual.

En una forma bastante pedestre podríamos decir: "Cuando las cosas comienzan a ir mal, todo parece salir mal."

En el orden de las relaciones humanas, el juego mando-subordinación en las sociedades satisfechas se ciñe a las leyes establecidas y universalmente aceptadas y la conducción es casi tarea de "soplar y hacer botellas". Pero en las sociedades en crisis todo se expone a revisión. Básicamente no se acepta nada. Para imponerse un valor, debe demostrarse como un teorema, exhaustivamente. El resultado es el caos.

Ahora bien, sea uno u otro el caso, las Fuerzas Armadas son consideradas como grupos peculiares, inmunes a la acción corrosiva y desintegradora de las crisis sociales. Se admite la posibilidad de su colapso moral únicamente después de ser derrotadas en la guerra. Es claro que se acepta que una moral pobre influye sobre los resultados bélicos, pero para llegar a la destrucción celular, a la desintegración por la base, se supone que el paso previo debe ser una tremenda derrota militar.

La cuestión que nos inquieta es la siguiente: ¿Hemos llegado a evaluar debidamente la probabilidad de que pierda validez esa cualidad de impermeabilidad moral de las Fuerzas Armadas, cuando la corrosión transita por el camino "guerra psicológica-guerra revolucionaria-guerra total"?

En este caso, los procesos de desintegración en las Fuerzas Armadas y en la sociedad nacional ¿no son interdependientes en mayor medida de la que suponemos?

Una fuerza militar desprendida de su tronco social, carece de vitalidad para evolucionar y adaptarse a las cambiantes situaciones con que se la puede enfrentar. Los ejemplos de las fuerzas armadas chinas del régimen de Chiang Kai Shek y de las cubanas del de Batista son ejemplos al respecto.

Parece prudente entonces, si nos proponemos estudiar conducción, comenzar pensando en la conducción "a secas" y no en la conducción militar propiamente dicha.

Los siguientes argumentos nos parecen buenos.

Incitación y respuesta

El devenir, las circunstancias de determinadas coyunturas históricas, plantean a las sociedades humanas problemas o incitaciones que deben resolver para poder continuar su marcha ascendente. Cuando estos problemas o incitaciones no hallan respuesta, provocan crisis, conmueven a la sociedad afectada, y si se prolongan en el tiempo, la llevan al colapso y a la muerte.

En cada fase de su crecimiento, algunas partes de la sociedad darán una respuesta adecuada; algunas lograrán seguir la guía de aquéllas, y algunas no conseguirán ni una cosa ni la otra, y sucumbirán.

Las condiciones necesarias para superar una incitación histórica son dos: el hallazgo de la respuesta correcta y su aplicación.

La primera condición implica imaginación, invención, creación. La segunda (aplicación de esa respuesta) exige poder, mando.

La fertilidad inventiva, o creatividad, es condición individual, unitaria. Puede participar de ella un grupo o minoría creadora, pero nunca una sociedad entera; nunca (por definición) la masa[2].

El mando o autoridad es capacidad concedida por la sociedad a ciertos hombres o grupos. Esta concesión implica aquiescencia, opinión pública favorable, es decir convicción, encantamiento. La opinión pública es generada por el poder espiritual del hombre o de las minorías conductoras. Es en buena medida irracional; se basa más que nada en la sugestión y actúa históricamente por un mecanismo de desencadenamiento mimético. (Por esta vía se une el plano de la psicología individual con el de la historia).

"Por mando no se entiende aquí primordialmente ejercicio del poder material, de coacción física. Esa relación estable y normal entre hombres, que se llama mando, no descansa nunca en la fuerza sino al revés, porque un hombre o grupo de hombres que ejerce el mando tiene a su disposición ese aparato o máquina social que se llama fuerza. Conviene distinguir entre un hecho o proceso de agresión y una situación de mando. El mando es el ejercicio normal de la autoridad, el cual se funda siempre en la opinión pública. Jamás ha mandado nadie en la tierra nutriendo su mando esencialmente de otra cosa que de la opinión pública. El hecho de que la opinión pública es la fuerza radical que en las sociedades humanas produce el fenómeno de mandar, es cosa tan antigua *y* perenne como el hombre mismo. Muy agudamente insinúa Hume que el tema de la historia consiste en demostrar cómo la soberanía de la opinión pública, lejos de ser una aspiración utópica, es lo que ha pesado siempre y a toda hora en las sociedades humanas."

"Mando significa pre-potencia de una opinión; por tanto de un espíritu. Mando no es a la postre otra cosa que poder espiritual. Los hechos

[2] "La virtud y la inteligencia pertenecen a los seres humanos como individuos que se asocian libremente con otros individuos en pequeños grupos. En todas las religiones superiores del mundo, la salvación y la iluminación son para los individuos. El Reino de los Cielos está dentro del espíritu de una persona, no dentro del espíritu colectivo de una multitud. Cristo prometió estar presente allí donde dos o tres se congregaran. No dijo nunca que estaría presente donde miles se estuvieran intoxicando mutuamente con el veneno del rebaño. (A*ldous Huxley),*

históricos confirman esto escrupulosamente. Todo mando primitivo tiene un carácter sacro, porque se funda en lo religioso, y lo religioso es la forma primera bajo la cual aparece siempre lo que luego va a ser espíritu, idea, opinión; en suma, lo inmaterial y ultrafísico."

"La mayor parte de los hombres no tienen opinión, y es preciso que ésta le venga de fuera, a presión, como entra el lubricante en las máquinas. Por eso es preciso que el espíritu —sea el que sea— tenga poder y lo ejerza, para que la gente que no opina, y es la mayoría, opine"[3].

Es cierto que suele darse el caso de minorías entronizadas en el poder contra la voluntad de los gobernados. Pero este dominio por la fuerza es infructuoso y circunstancial. No se advierte cómo la acción de una minoría opresora pueda ser un término positivo valorable en este análisis.

La minoría conductora es creadora en la medida en que resuelve con éxito las incitaciones que las circunstancias le presentan. Premisa "sine qua non", es la aceptación de su función conductora por parte de la masa conducida: cuando la minoría es rechazada y se impone por la fuerza no puede ser considerada creadora bajo ningún concepto, pues todo falla por la base al generar un proletariado refractario y enemigo. (Proletariado: grupo humano que perteneciendo a una sociedad, no es ni se considera parte de ella. Es decir, un grupo que está "en" la sociedad, pero no es "de" la sociedad, por hallarse espiritualmente secesionado).

Las minorías conductoras

Ser una minoría conductora implica poseer conciencia de grupo, además de capacidad para el ejercicio del poder de conducción. Conciencia de grupo significa básicamente identidad: identidad cultural, identidad de intereses u objetivos, identidad de criterios. Las minorías conductoras proceden de diversos campos de la actividad humana y tienen diversas conformaciones. En una democracia, un partido político en función de gobierno es una minoría conductora, pues impone su dirección a la comunidad por intermedio de sus representantes y posee conciencia de grupo por identidad de doctrina y plataforma política. La iglesia es una minoría conductora. Una oligarquía también puede serlo.

Minorías conductoras son los cuerpos de oficiales de las Fuerzas Armadas. (Pese a la consideración teórica del orden jerárquico, que establece una cadena de mando sin solución de

[3] Ortega y Gasset.

continuidad —el de arriba manda al de abajo, éste al que le sigue, y asi sucesivamente— la realidad indica que los cuerpos de oficiales han sido y son grupos ubicados por sobre la estructura general, que poseen características acentuadas de lo que podríamos llamar estanqueidad o impermeabilidad).

El problema de si podemos considerar a la clase media como minoría conductora se presta a diversas consideraciones. La existencia de la clase media cobra sentido, por oposición, en países donde existe una definida clase proletaria, o al menos un campesinado inmerso. En países como los Estados Unidos, en cambio, donde los grupos de menos ingresos se sienten básicamente solidarios con las otras clases sociales, el término pierde fuerza y su concepto se desdibuja. Cuando la clase media convive con el proletariado, cobra con toda probabilidad conciencia de sí misma y por lo tanto podrá ser considerada minoría conductora en la medida en que pueda ejercer poder de conducción. Pero ocurre que esta situación no suele presentarse, pues si hay proletariado, hay por definición minoría opresora "estable", a la cual es ajena la clase media.

Tal vez el único caso, entonces, en que se pueda considerar minoría conductora a la clase media, se presenta en el intervalo que se produce entre la caída de una minoría opresora y la nueva respuesta de la sociedad. Si la respuesta no es adecuada, el proletariado persistirá y la nueva clase dominante se formará quizá de la costilla de la clase media. Si es adecuada, el proletariado desaparecerá como tal y el término "clase media" perderá el sentido que tenía hasta entonces.

Ahora bien, al decir que en esos países "felices" el término "clase media" pierde fuerza y su concepto se desdibuja, somos arbitrarios, pues elegimos un punto de vista particular. Seamos entonces consecuentes con nuestra arbitrariedad: cambiemos el punto de vista. La clase media en esos países en que la sociedad es toda una gran clase media, no por eso deja de ser clase; además, continúa siendo conductora. Lo que no es, evidentemente, es minoría; al contrario, es la gran mayoría que se conduce a sí misma. (Tal vez esta sea una buena definición de la democracia).

¿No hay minorías conductoras propiamente dichas en una democracia perfecta? Sí, las hay, pero el equilibrio de todos los "factores de poder" hace que la tarea de conducir se divida en numerosas subminorías. La mimesis, entonces, circula en todos

los sentidos. Las minorías conductoras se confunden con el hombre, individuo creador, causa y motor de la civilización.

De lo que llevamos visto, surge que las dimensiones de una minoría conductora abarcan toda la gama que va desde el hombre unitario a la totalidad de los miembros de una sociedad. En primera instancia, parece más fácil hacer funcionar una minoría pequeña que una que no lo es tanto, más probable el acuerdo de los pocos que de los muchos; pero si volvemos a considerar los variados campos de conducción que se nos presentan como ejemplos, veremos que la mayor o menor dificultad de operación estriba fundamentalmente en el carácter de la conducción que debe ejercerse y en la homogeneidad y unidad de criterio de la minoría conductora, y no en la cantidad de sus miembros. Una clase media conductora, por ejemplo, posee normalmente poca homogeneidad y unidad de criterio, pero como por lo común se conduce a sí misma, puede tomar su tarea con calma y cometer errores sin sufrir por ello mayores perjuicios. El caso se torna grave cuando por transitar un "interregno" posterior a la caída de una minoría dominante, tiene que apechugar con el presente griego de un proletariado confuso y mal predispuesto. Aquí la clase media conductora se desplaza por el filo de la navaja: si no consigue transformar su difusa conciencia de grupo en una doctrina operativa eficiente y al mismo tiempo capaz de engendrar la mimesis, está perdida. (Desgraciadamente, las virtudes necesarias para lograr esto son difíciles de encontrar: inteligencia, desprejuicio, humildad, paciencia, amor). Suele darse el caso de que la clase media, como corolario de su fracaso de conducción, se pauperice hasta convertirse ella también en proletariado y la conducción quede en manos de una Nueva Clase.

En una etapa avanzada de civilización, como la que vive actualmente la sociedad occidental, el grado de eterealización de las incitaciones es alto; esto, unido a la velocidad con que se producen los cambios, enfrenta a las minorías creadoras con un tremendo problema al sumirlas en una vorágine de requerimientos nuevos que exigen respuestas correctas. La clase media conductora de las "democracias perfectas", al estar compuesta por toda la sociedad está, por su ancha base, en las mejores condiciones para afrontar con éxito este ataque simultáneo por varios frentes. No obstante, resulta necesario para este ejército contar con una adecuada articulación interna, disciplina y moral. Y esto nos lleva de nuevo a la consideración de valores espirituales,

trasvasándose constantemente gracias a la siempre ubicua y activa mimesis; a la mecánica e irracional mimesis.

La eficiencia de un grupo dirigente está en función directa de la conciencia que tiene de sí mismo, de la fe en su misión, y de su cohesión espiritual[4].

Cuando las minorías conductoras tienen éxito, tienden a crecer numéricamente por admisión de nuevos miembros que se identifican con ellas.

Este crecimiento numérico es básicamente beneficioso, ya que ayuda a mantener viva la capacidad creadora y evita la estratificación, pero obliga a mantener una conciencia despierta y activa para rechazar a los asaltantes del poder, a los discípulos fraudulentos que se filtran hacia los puestos de conducción usando las ganzúas de la simulación y la demagogia. Decididamente, el éxito de una clase conductora está basado primordialmente en la calidad individual de sus miembros.

"Es inútil pretender que el progreso social se efectúe por sí mismo, poco a poco, en virtud del estado de ánimo de la sociedad en un determinado período de su historia."

"Es un salto hacia adelante, que no se da si la sociedad no está decidida a intentar una experiencia; para ello es necesario que se haya dejado convencer o, por lo menos, sacudir, y el sacudimiento siempre ha sido producido por alguien. Es inútil alegar que ese salto hacia adelante no supone detrás de él ningún esfuerzo creador, y que aquí no hay una invención comparable a la del artista. Eso significaría olvidar que la mayoría de las reformas cumplidas parecieron al principio irrealizables, y que en efecto lo eran. No podían realizarse sino en una sociedad cuyo estado de ánimo ya fuese el que las reformas debían provocar con su realización; y allí había un círculo vicioso del que no se hubiera salido si una o varias almas privilegiadas no lo hubiesen roto, arrastrando detrás de ellas a la sociedad" [5].

[4] "En este sentido el partido comunista, pese a que a la larga demostrará cuán insatisfactorio es como sustituto de la religión, ha tenido y tiene fulminantes éxitos porque ofrece a las almas vacías un contenido religioso del cual están ávidas: el espíritu de sacrificio en aras de una tarea que trasciende de los mezquinos fines personales. La misión de convertir el mundo al comunismo es más embriagadora que la misión de mantener en el mundo el derecho de obtener beneficios, o el derecho de huelga." *(Arnold J. Toynbee).*

[5] Bergson.

La minoría conductora puede ser aceptada en su función directriz sin ser creadora, pero ésta es una situación inestable que, derivando, termina en una de las anteriores: o halla sus respuestas y se afirma, o falla, es repudiada y genera un proletariado reacio.

Cuanto más adentrada está en la crisis una sociedad, más probable es un cambio radical de conducción por renovación profunda de la minoría conductora y, complementariamente, más difícil la recuperación del mando por parte de los grupos que se convirtieron en opresores. Pero, de todos modos, haciendo abstracción de las personas, debe surgir un cambio en los simbolismos y en las formas expresivas, motivado por el reemplazo de los viejos y desprestigiados patrones de mimesis. De ahí que se observa cierta fractura o cambio de dirección en la continuidad cultural de una sociedad, cuando hay un cambio de minoría conductora, aunque éste, en cuanto a la composición de los grupos, sea parcial.

Resumiendo:

1° El crecimiento de las sociedades es impulsado por individuos creadores, o minorías creadoras, que tienen una doble tarea: primero, la realización de sus aspiraciones o descubrimientos, cualesquiera sean éstos; y segundo, la conversión de la sociedad a que pertenecen a este nuevo estilo de vida.

2° En los colapsos de las sociedades intervienen tres factores: la pérdida de la creatividad por parte de las minorías creadoras, que fallan en hallar la respuesta adecuada a una o varias incitaciones nuevas; el consiguiente retiro de la solidaridad por parte de las masas, con pérdida de la facultad de mimesis y la destrucción de la unidad de la sociedad, en la que aparecen un proletariado (que está "en", pero que no es "de" la sociedad) y una minoría opresora [6].

[6] "Describimos la naturaleza de estos colapsos, en términos no materiales, como una pérdida del poder creador en el alma de los individuos o las minorías conductoras: esa mengua de vitalidad despoja a los conductores de su mágico poder de influir sobre las masas no creadoras y de atraérselas. El flautista que ha perdido su virtuosismo ya no puede cumplir en los pies de la multitud el conjuro de la danza; y si, iracundo o espantado, se esfuerza por convertirse en un sargento instructor o en un conductor de esclavos, y por imponerse mediante la fuerza física a quienes sabe que ya no podrá dirigir con su antigua atracción magnética, traicionará entonces con mayor rapidez aún y con mayor seguridad su propia intención, pues los secuaces que flaquearon y fueron quedando rezagados a medida que agonizaba la encantadora música, se enderezarán heridos por el látigo, en una enérgica rebelión/' *(Arnold J. Toynbee).*

Dice Toynbee en el "Estudio de la Historia", que si analizamos la pérdida de creatividad de distintas minorías gobernantes (némesis de la creatividad, la llama) en busca de factores comunes característicos, encontraremos en todos los casos una idolización de valores efímeros, a los que se confunde como permanentes. Ellos son: la idolización de un "yo" efímero, especie de conservatismo o autocomplacencia; la idolización de una institución efímera, ya se trate de Estados, castas gobernantes, reyes, cuerpos sacerdotales o parlamentos; y la idolización de una técnica efímera. (Muchas veces una técnica perfecta, o una perfecta adaptación al medio, resultan ser un bolsón en el proceso evolutivo, en comparación con la capacidad creadora de otros organismos menos especializados y más improvisadores, que ante una circunstancia cambiante muestran mejor capacidad de adaptación y supervivencia).

Estas idolizaciones representan un modo pasivo de sucumbir a la némesis de la creatividad, Pero también hay una forma activa, consistente en la trilogía "hartazgo, conducta desaforada y destrucción". El exagerado militarismo es un ejemplo de ello: han habido grupos sociales, como los asirios, a quienes su misma agresividad los agostó, pese a haber sido desde el punto de vista militar continuamente más eficientes, hasta el momento de su fulminante destrucción[7].

[7] "La aberración pasiva a que el ser humano creador tiende al día siguiente mismo de cumplir una hazaña, es la de dormirse sobre los laureles.... Claro está que el individuo creador que cede a ese comportamiento pasivo se coloca en la posición del individuo o la sociedad detenidos... El mismo destino aguarda a las minorías creadoras infatuadas por sus obras... Si la moraleja de esta aberración pasiva que sorprende a algunos espíritus creadores es "El que piensa que está en pie, mire no caiga" (1. Corintios. X, 12), nos encontramos con que el epitafio de los otros, de los que corren en busca de su perdición, es "Al quebrantamiento precede la soberbia; y antes de la rutina se ensalza el espíritu" (Proverbios XVI, 18). Un filósofo Berdiaeff, expresa la misma verdad en lenguaje diferente: "La autoafirmación del hombre lleva a su perdición; el libre juego de las fuerzas del hombre, sin relación con un objetivo superior, produce el agotamiento del poder creador del hombre. La voluntad de poder y de vivir, destruye la personalidad" ¿Puede evitarse esta némesis de la creatividad? Claro que sí pues de lo contrario todas las civilizaciones que surgieron se hubiesen detenido inexorablemente en el umbral de la vida. Aunque hay un camino de salvación, ese camino es estrecho y difícil de encontrar. La pregunta es: ¿Cómo puede un hombre nacer siendo viejo?; por ventura, ¿puede volver al vientre de su madre y nacer otra vez? (Juan III, 4) Y la respuesta es: "En verdad os digo que si no os volviéreis e hiciéreis como niños, no entraréis en el Reino de los Cielos" (Mateo XVIII, 3). *(Arnold J. Toynbee).*

La némesis de la creatividad provoca "la absorción de toda espontaneidad histórica, que en definitiva sostiene, nutre y empuja los destinos humanos" [8].

La índole mecánica de la mimesis, a que ya se hizo referencia como un atajo por el cual las masas pueden seguir a las minorías creadoras, lleva consigo el peligro de contagiar a los conductores con el carácter mecánico de sus seguidores, con la consiguiente pérdida de creatividad, o de impacientarlos y hacerles cambiar sus métodos de persuasión por los de compulsión, con lo que se transforman en minorías dominantes, rompiendo el encantamiento y dando lugar a la aparición de un proletariado refractario.

Con respecto al proletariado, bástenos decir que su verdadero signo distintivo no es la pobreza ni el nacimiento humilde, sino la conciencia —y el resentimiento que ella inspira— de haber sido despojados de su puesto atávico en la sociedad y de haberse vuelto indeseables en una comunidad que constituía su legítimo hogar; y ese proletarismo subjetivo no es incompatible con la posesión de bienes materiales.

A medida que la sociedad progresa en el camino de la autodeterminación, se va eterealizando, "sofisticando", y con demasiada frecuencia, los pioneros elegidos para la imitación no son conductores creadores, sino explotadores comerciales o demagogos políticos.

El alto grado de "eterealización" de las incitaciones que debe afrontar una sociedad en etapa avanzada de desarrollo, hace cada vez más difícil el hallazgo de respuestas correctas.

Hay veces en que las crisis, los colapsos en las sociedades, dan una sensación de fatalidad sin remedio que, si se mira de cerca, se los ve causados por el efecto multiplicador que produce esa especie de pánico moral o desesperación que invade a los hombres y a los grupos en tales casos, haciéndolos arrojarse unos contra otros, perdida la confianza y obstruidos los canales de comunicación.

Si hiciéramos abstracción de ese efecto multiplicador, veríamos que el colapso es motivado por una o más incitaciones o problemas no resueltos, que las circunstancias plantean a la sociedad en un determinado momento de su devenir y como tal po-

[8] **Ortega y Gasset.**

dríamos suponer que un grupo de hombres honestos e inteligentes bastaría para sacar adelante a la comunidad. Pero ocurre que no podemos hacer abstracción de ese efecto multiplicador: en su aspecto vital la crisis es una crisis en el alma de los individuos, y en el alma de los individuos debe resolverse

En esta situación, los presuntos salvadores que pretenden llevar la sociedad a buen puerto, están condenados al fracaso: una sociedad en desintegración no puede ser salvada, sino reintegrando sus unidades componentes, que son los hombres.

Los salvadores "por la espada" fracasan siempre, porque cualquier cosa puede hacerse con las bayonetas menos sentarse sobre ellas, como dijera Talleyrand a Napoleón. Cuando el hombre es enemigo del hombre, cuando los hombres son un proletariado subjetivo, no puede ejercerse conducción aunque se posean la razón y la fuerza. Tales ordenamientos sociales, tales relaciones humanas, son irreversibles; es la Ciudad de la Destrucción de que nos habla la Biblia. El buen pastor debe sacar su rebaño de la Ciudad de la Destrucción para salvarlo.

Es entonces tarea de la minoría creadora, sustraer a su rebaño humano y formar con él una comunidad mejor, más justa y más buena y mostrarla, mostrarla nada más, como una bandera ante los muros de la Ciudad de la Destrucción a la espera del milagro que debe producirse: el milagro de la mimesis, de la sugestión.

Cuando la crisis del medio social ha penetrado en el alma

[9] "La técnica es una adquisición acumulada y colectiva de la humanidad, en tanto que la batalla entre el bien y el mal ha de librarse siempre de nuevo en el alma de cada hombre que nace en este mundo."

"Cada vez que el hombre aumentó la potencia de sus instrumentos materiales, aumentó la gravedad de las consecuencias morales de sus actos y por lo tanto elevó el nivel mínimo de bondad necesario para que su creciente poder no se aplicara a la destrucción del propio hombre."

"Cada alma individual debe por su cuenta librar la misma batalla espiritual, siempre repetida, bajo la presión creciente de una técnica cuyo progreso colectivo, y por lo tanto acumulado, pesa cada vez más en cada espíritu humano individual."

"El cisma en el cuerpo social humano constituye una experiencia colectiva y por ende superficial. Su sentido reside en el hecho de que es el signo exterior visible de una grieta espiritual interna; y esa grieta espiritual se abre en el alma de los hombres, pues sólo el alma puede ser sujeto y autor, respectivamente, de las experiencias y actos espirituales." "En el interior de cualquier cisma que aparezca en la superficie de una sociedad, se hallará un cisma del alma." *(Arnold J. Toynbee).*

de los hombres, es inútil pretender superarla resolviendo el problema que le dio origen, sin afrontar el colapso moral que trajo como consecuencia. Los que se esfuerzan por sustraer a la sociedad de la trampa mortal en que ha caído retrotrayéndola a un estado anterior que fue bueno, o lanzándola hacia adelante a una utopía futura, se mueven en una dimensión ajena a la de la realidad. Un traslado en la dimensión temporal no resuelve la crisis en el alma del hombre: para ello es necesario el corte transversal en el plano del espíritu, la siembra de semillas nuevas en profundidad.

Un medio social en desintegración sólo puede reconstruirse salvando al hombre, individuo unitario. Para ello, el aspirante a salvador debe lograr la condición de desasimiento anímico imprescindible para inmunizarse contra la vanidad de pretender actuar con sus hipótesis y su poder prestado, sobre el campo de combate de las pasiones humanas.

En un medio social que está sufriendo un colapso, se advierte el avance de la disolución de las formas familiares, la pérdida del sentido del estilo, el descrédito de los simbolismos fundamentales, una vulgarización y barbarización de las minorías dominantes, una sensación de estar a la deriva en las masas; sacrificios inútiles y sentimientos de culpabilidad en los caracteres morales, deserción y abandono en los más débiles. A medida que se cumple el proceso de desintegración, las opciones posibles tienden a cobrar límites más rígidos, a divergir en forma más extremada y a ser de consecuencias más graves.

La sola enunciación de estos males sirve, por oposición de conceptos, para orientarse por los caminos de la recuperación: recrear sobre las viejas y desprestigiadas formas nuevos estilos, nuevos simbolismos; obtener resultados prácticos en el sentido de un mejor ordenamiento y productividad y conseguir la adhesión entusiasta de los hombres a una actividad creadora. Deben conquistarse hombres que pueden provenir de un medio donde impera la desconfianza, el rencor y el odio hacia todo lo que represente la superestructura que gobierna. La única forma de hacerlo es con el ejemplo del sacrificio, del desinterés, de la austeridad. Con el abandono de todo privilegio. Las ventajas materiales y los privilegios que goza el que posee el poder, deben ser los mínimos necesarios para posibilitar el cumplimiento de su misión, y en ningún sentido un premio a su jerarquía.

Ya vemos que la parte mecánica o superficial de la conduc-

ción se logra con algo de estudio y un poco más de observación y experiencia. Pero para llegar al núcleo profundo, es necesaria la presencia de una alta calidad humana. La recuperación de un "proletariado subjetivo" exige un grave esfuerzo espiritual. Requiere hombres transfigurados.

El camino de la transfiguración es el del desasimiento, pero el del desasimiento es un simple movimiento de retiro; la transfiguración en cambio, es un doble movimiento de retiro y regreso. "Si analizamos los componentes del desasimiento, veremos que éste se eleva hasta las alturas de la transfiguración por su disposición al martirio y por su convicción del pecado, pero que se hunde en un nivel espiritual inferior, al no conseguir librarse de la mancha de la deserción y del fatalismo que lo afecta cuando sucumbe a la casi perdonable omisión del deber de regresar a la caverna sumergida en la noche, y a la casi envidiable aceptación de las inexorables leyes de un universo impersonal" [10].

Transfiguración no es estudiado mejoramiento, es renacer o rejuvenecer. ("Si no os volviéreis e hiciéreis como niños, no entraréis en el Reino de los Cielos"). Y es recreatividad.

Creatividad

La creatividad es atributo necesario para la conducción. Un grupo o minoría conductora que ha perdido su creatividad, tarde o temprano dejará de conducir.

Varias condiciones deben darse en el ser humano para que florezca esta rara planta de la creatividad: es necesaria la humildad, el desapego, la carencia de vanidad y de prejuicios, el amor por la vida, la alegría, la curiosidad.

El desmedido afán de superioridad, el orgullo, el desamor, la ansiedad y la angustia, son toxinas que terminan con ella implacablemente. Cuando estas características dejan de ser individuales para convertirse en propias de un grupo, la némesis de la creatividad cae sobre él, destruyendo su capacidad de conducción.

Tal vez la condición necesaria fundamental, de la que derivan todas las demás, sea el *amor al prójimo,* que permite el des-

[10] Arnold J. Toynbee.

arrollo del espíritu de comunidad, en contraposición al de superioridad y dominio [11].

La vanidad, como sinónimo de ambición, suele ir unida a la envidia, la avaricia y el odio, pero en los caracteres menos agresivos toma la forma del retraimiento y la ansiedad, o miedo. El miedo solo puede suprimirse por medio del lazo que debe unir al individuo con la comunidad. Sólo puede vivir sin miedo aquel que es plenamente consciente de que se debe a los demás.

El miedo produce un tipo de hombres que "tratan de encasillar todos los fenómenos de la vida en algún principio que se han impuesto de una vez por todas, y del que no quieren apartarse. Por lo general son también pedantes. Nos producen la impresión de sentirse tan inseguros que quisieran encajonar la vida en toda su infinitud, en un par de reglas *y* formas, sólo por la razón de que de otro modo se asustan y no pueden seguir su camino. Únicamente están dispuestos a participar en algo de lo que previamente conozcan las reglas, y huyen ante toda situación a la que no puedan aplicarlas. Se sienten ofendidos cuando se hace algo que no encaja en sus normas. Aun cuando sean muy laboriosos, conservan siempre su pedantería y sequedad. En el momento en que tienen que vivir en una situación a la que no están habituados y para la que carecen de reglas, fracasan. Creen que no pueden arreglárselas sin normas y fórmulas mágicas, razón por la que procuran evitar todo cambio" [11].

[11] El torbellino de la política de prestigio le roba al hombre la lozanía y espontaneidad de sus relaciones y lo satura de prejuicios ante los cuales se desvanece toda perspectiva de felicidad. Cuando su meta u objetivo no es otro que el de la superioridad, soberanía y dominio de los demás, su modo de ver y considerar el mundo, su proceder y conducta, todo su esquema de vida se orienta en ese sentido. Los rasgos de su carácter son tan sólo formas fenomenales externas, que representan medios de hacer valer su personalidad, tretas automatizadas que llegan a constituir un método o sistema de vida. Tan pronto como el afán de hacerse valer prevalece, surge una forma de ambición que es capaz, más que ningún otro defecto, de frenar el libre desenvolvimiento del hombre. La pretensión a prerrogativas especiales es lo que constituye la pauta de tales personas, dirigiendo su conducta y determinando sus formas expresivas. Siempre imponen condiciones excesivas para colaborar activamente en la sociedad humana. Por lo general no son capaces de darse cuenta de lo que significa el bienestar y el padecimiento de los demás. Cualquier frase, cualquier palabra, la retuercen y valoran según el punto de vista de la propia victoria o de la propia derrota. Parece como si a tales personas sólo les incumbiera una misión: parecer siempre grandes y superiores, sin serlo." *(Alfred Adler).*

[12] Alfred Adler.

En el lenguaje de la filosofía se encuadra a la creatividad dentro de un orden de valores. En las sociedades sanas, en crecimiento, predominan los valores de creación, mientras que en las sociedades en desintegración ocupan el primer lugar, en cuanto a la calidad, los valores llamados de actitud, tales como la resignación, la ecuanimidad, la decisión y la valentía, que siguen floreciendo en el alma en crisis de los hombres mejores, después de ahogadas sus potencias creadoras. Es esa trémula luz que continúa encendida en la noche oscura, la que permite el retiro de los justos y los buenos hacia las fuentes, por la escondida senda del desasimiento del alma, fuera de la "corriente que todo lo arrastra", donde Dios puede fecundarlos de creatividad y lanzarlos de nuevo, transfigurados, entre sus hermanos, para reiniciar la aventura humana.

Creatividad, en su esencia íntima, es amor. Un experto buceador del alma, Mira y López, dice: "La conducta humana se halla dirigida por tres actitudes fundamentales de reacción, cada una de las cuales corresponde a una de las emociones básicas: defensa-miedo, ataque-cólera y creación-amor."

"La conducta basada en el miedo representa la forma más baja y más antigua de la moral. Cuando un individuo realiza algo, o deja de realizarlo porque está atemorizado ante las consecuencias de proceder de otro modo, no podemos esperar que aproveche al máximo sus recursos mentales, ya que tal conducta no obedece a una motivación primaria y espontánea, puesto que el sujeto está más preocupado por evitar el castigo o el peligro que por obtener un éxito real en su quehacer".

"Cuando la conducta es impulsada por la cólera, el sujeto puede utilizar plenamente sus poderes, pero éstos se hallan dirigidos hacia una finalidad destructiva. La felicidad sólo se consigue entonces mediante el sufrimiento de alguien ajeno a su autor".

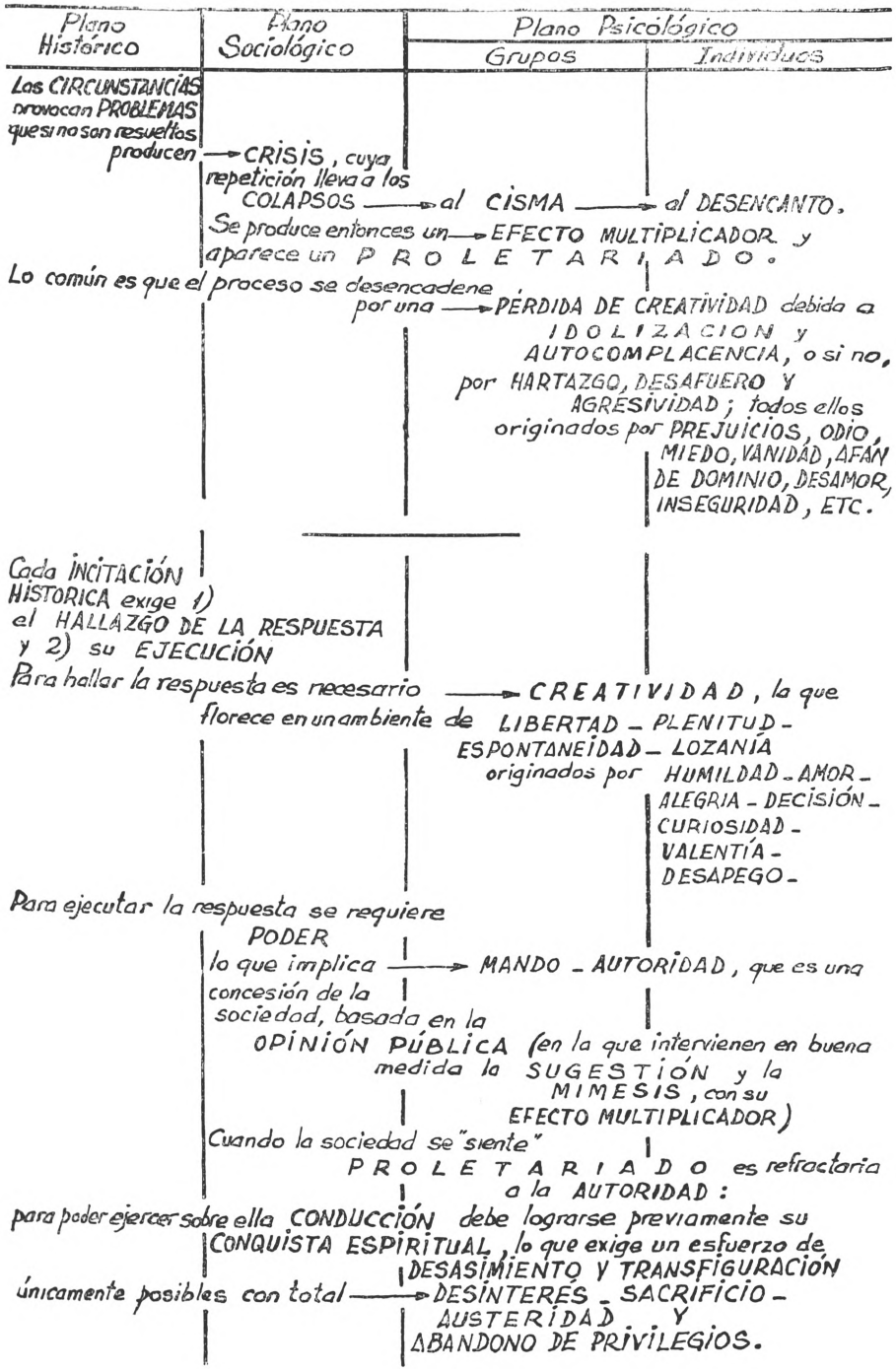
"Solamente cuando el sujeto actúa bajo la influencia del amor es capaz de crear algo que no presuponga ninguna pérdida o desvalor ajeno".

"En tanto el miedo implica introversión (in-fusión) y anulación, el amor supone plenitud, desbordamiento y éxtasis: por eso el antídoto del miedo no es el coraje sino el amor. Ser un héroe significa estar bajo el signo de Eros, el dios del amor".

"El máximo objetivo y deseo del amor es la creación".

La creatividad presupone libertad de espíritu. También presupone humildad, ya que "el orgullo conduce a la sistematización, y ésta es enemiga de la invención[13]".

[13] Gastón Berger.


Plano Histórico
Plano Sociológico
Plano Psicológico
Grupos
Individuos
Las CIRCUNSTANCIAS provocan PROBLEMAS que si no son resueltos producen → CRISIS, cuya repetición lleva a los COLAPSOS → al CISMA → al DESENCANTO.
Se produce entonces un → EFECTO MULTIPLICADOR y aparece un P R O L E T A R I A D O.
Lo común es que el proceso se desencadene por una → PÉRDIDA DE CREATIVIDAD debida a I D O L I Z A C I O N y AUTOCOMPLACENCIA, o si no, por HARTAZGO, DESAFUERO Y AGRESIVIDAD; todos ellos originados por PREJUICIOS, ODIO, MIEDO, VANIDAD, AFÁN DE DOMINIO, DESAMOR, INSEGURIDAD, ETC.
Cada INCITACIÓN HISTORICA exige 1) el HALLAZGO DE LA RESPUESTA y 2) su EJECUCIÓN
Para hallar la respuesta es necesario florece en un ambiente de → C R E A T I V I D A D, la que LIBERTAD – PLENITUD – ESPONTANEIDAD – LOZANÍA originados por HUMILDAD – AMOR – ALEGRIA – DECISIÓN – CURIOSIDAD – VALENTÍA – DESAPEGO –
Para ejecutar la respuesta se requiere PODER lo que implica → MANDO – AUTORIDAD, que es una concesión de la sociedad, basada en la OPINIÓN PÚBLICA (en la que intervienen en buena medida la SUGESTIÓN y la MIMESIS, con su EFECTO MULTIPLICADOR)
Cuando la sociedad se "siente" P R O L E T A R I A D O es refractaria a la AUTORIDAD:
para poder ejercer sobre ella CONDUCCIÓN debe lograrse previamente su CONQUISTA ESPIRITUAL, lo que exige un esfuerzo de DESASIMIENTO Y TRANSFIGURACIÓN
únicamente posibles con total → DESINTERÉS – SACRIFICIO – AUSTERIDAD Y ABANDONO DE PRIVILEGIOS.

La armada de don Pedro de Mendoza y el puerto y pueblo de Nuestra Señora del Buen Aire • Nuevo enfoque

Por el capitán de navío Fermín Eleta

Todo se basó en las expediciones descubridoras y exploradoras de Juan Díaz de Solís, Hernando de Magallanes, Sebastián Gaboto y Diego García de Moguer, y en la expedición colonizadora portuguesa al Brasil —que tocó el Río de la Plata— de Martín Alfonso de Souza (1531-1532) y que motivó seria preocupación en la Corona española.

El 24 de agosto de 1535 zarpaba de San Lúcar de Barrameda la más brillante armada de España para las Indias con destino al Río de Solís (o de la Plata o Jordán) al mando de don Pedro de Mendoza, rico gentilhombre de la Corte, natural de Guádix —Andalucía—, Gobernador, Capitán General y Primer Adelantado de las tierras y provincias del Río de la Plata y de doscientas leguas de costa del Mar del Sur (Océano Pacífico) desde la gobernación del mariscal don Diego de Almagro hacia el estrecho de Magallanes, por Capitulación con la Corona Real de Castilla —representada por Carlos V— firmada en Toledo el 21 de marzo de 1534.

La armada estuvo inicialmente constituida por trece embarcaciones, a las que se agregaron tres más en las islas Canarias. La nave capitana era la nao "Magdalena", la nave almirante el

galeón "Santantón", de 200 toneladas de arqueo, las mayores, siendo un patacho de 40 toneladas !a más pequeña. Una de las embarcaciones se perdió en un temporal y otra desertó y se dirigió a Santo Domingo, por lo que al Río de la Plata sólo arribaron catorce unidades.

El total de la gente fue de alrededor de mil quinientas almas; en su mayoría jóvenes y escogidos para la guerra y para el trabajo; unas quince eran mujeres: cuatro o cinco casadas y las demás solteras. Un conjunto de capitanes de nobiliario fuste, varios con cargos reales, jerarquizaban la expedición. Diego García de Trigueros, compañero de Elcano, fue el piloto mayor hasta su muerte, acaecida en las islas Canarias. La conquista espiritual estaba confiada a un respetable número de religiosos; se conocen diecinueve. Trajéronse setenta y dos caballos y yeguas.

El Conquistador ha sido descripto por los eruditos historiadores modernos: Eduardo Madero en su precursora y cálida "*Historia del Puerto de Buenos Aires*; PAUL GROUSSAC en el recio y exhaustivo estudio *Mendoza y Garay*; ENRIQUE DE GANDÍA en su espléndida *Crónica sobre el magnífico Adelantado Don Pedro de Mendoza* y en su tan documentada obra *La conquista del Río de la Plata y del Paraguay*, y CARLOS SANZ en la fina semblanza *La fundación de Buenos Aires por el Adelantado don Pedro de Mendoza y de Luján, hijo insigne de Guádix*. El Conquistador, por su cuna, antecedentes, carácter y espíritu religioso debió ser un jefe de predicamento, al margen de sus poderes capitulares y la representación real. Sus treinta y seis años en 1535 representaban asimismo la pujanza de la juventud española en la era de la gloria máxima de la Madre Patria.

La preparación del viaje fue seguida con vivo interés por los reyes de España y de Portugal, y su planteo duró aproximadamente cuatro años.

A fin de apreciar la expedición con ecuanimidad histórica comenzaremos estas páginas sintetizando con claridad la misión asignada al Adelantado en la Capitulación. A saber: "Conquistar y poblar las tierras y provincias que hay en el Río de Solís, que llaman de la Plata, por allí calar y pasar la tierra hasta el Mar del Sur, explorar el territorio que está dentro de la jurisdicción real, conquistarlo y poblarlo y convertir a sus naturales a la Santa Fe Católica" con el propósito político —no escrito en la capitulación pero deducible de la situación europea— de consolidar los descubrimientos españoles en favor de la Corona Real de Cas-

SALON DEL AUTOMOVIL S. A. C. I. F.

Rivadavia 6182 — Av. Roque Saenz Peña 625 — J. Bonifacio 1554/64

A TODOS LOS INTEGRANTES DE LAS FUERZAS ARMADAS:

Por intermedio de la presente nos dirigimos a todo el personal de la FF.AA. a fin de poner en su conocimiento los

NUEVOS PLANES ESPECIALES DE VENTA

de los vehículos de la línea Renault de Industrias Kaiser Argentina, comprendiendo el nuevo Renault 850, el Renault Gordini y el 4L o 4F (Furgonette), exclusívos para el citado personal.-

La financiación será de 24, 30, 36 o 42 meses, con el menor anticipo y el mas bajo interés de plaza para cada plan, dependiendo la bonificación especial del tipo de financiación requerida, pudiendo también complementarse con documentos adicionales sin interés.-

En las permutas, de cualquier marca, y modelo, la bonificación consistirá en la mejor tasación de la unidad usada.-

En las operaciones de contado, el descuento será excepcional sobre el precio de venta al público en general.-

Es conveniente a los efectos de que se le extienda la orden de bonificación a cada interesado, ponerse en contacto telefónico con el Tte. Coronel (R.E.) Domingo D'Agostino: 63-1479 de 13 a 14 horas, quien se ocupará directamente de todos los trámites correspondientes.-

DOMINGO D'AGOSTINO
Tte. CORONEL (R.E.)
JEFE DE RELACIONES PUBLICAS

tilla, y también de esta manera negarle a Portugal sus pretensiones sobre el Río de la Plata, el Paraguay y el ambicionado Alto Perú; y con un segundo propósito —esta vez de los conquistadores, tampoco escrito pero bien explicado en cierta ocasión por Alvar Núñez Cabeza de Vaca, y que conjugaba con el real— de lograr fama, poder y riquezas, como así de engrandecer a España y a la Santa Fe Católica". Con este punto de partida, el análisis de los hechos de la armada adquirirá las características de un examen ortodoxo del desarrollo de la acción planeada en el orden militar.

Algunos historiadores suelen expresar que el objetivo de la expedición era específicamente el de adelantarse en la conquista a los portugueses; pero entendemos, como ya lo dijéramos, que ese era el del Rey y no el de sus vasallos-socios Don Pedro y los conquistadores, financistas de la misma, que tenían por delante otra meta personal que obraba como un sortilegio y que muchas veces prevaleció sobre aquél, aun cuando después hubieran de rendirse debidas cuentas. La Corona, justo es decirlo, fue siempre benévola y considerada con ellos; contempló prudentemente sus errores y grandezas, y ejerció una política colonial adecuada a las circunstancias, en nada inferior a la inglesa en la América del Norte.

Puede ser que las hazañas de los capitanes del descubrimiento y de la conquista de las provincias del Río de la Plata en el siglo XVI no alcancen las tonalidades áureas de los épicos conquistadores de México y Perú, pero no las envidian. Juan de Ayolas, Domingo Martínez de Irala, Juan de Salazar de Espinosa, Gonzalo de Mendoza, Francisco Ruiz Galán, Felipe de Cáceres, integraron la armada y brindaron páginas heroicas en el amanecer de las naciones ríoplatenses. Sólo nos faltarían a esta cita, oteando muy alto, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Nufrio de Chaves, Ruy Díaz Melgarejo, Juan de Garay y Hernando Arias de Saavedra —en orden cronológico— para completar la relación cesárea del siglo precitado.

* * *

La armada se dividió en dos fuerzas antes de llegar al paralelo de Río de Janeiro. Don Pedro, con cuatro embarcaciones, tomó ese puerto y allí ordenó la ejecución a puñal, por traición, de su maestre de campo en la infantería, capitán Juan Osorio, infortunada medida que el Consejo de Indias en 1544 sentenció de "mala e injusta" y apelada esa sentencia, volvió a refirmarla

en 1556. Don Diego, su hermano, almirante de la flota, continuó viaje al Río de la Plata con las diez restantes, alcanzándolo a fines de diciembre o principios de enero de 1536. Cuando el Adelantado fondeó en San Gabriel, alrededor del 20 de enero, ya el río y las orillas habían sido explorados y estaba acordado el punto donde habría de hacerse la primera fundación, el que, según el maestre Hernán Báez que se atribuye la elección, era el mejor de la costa, como lo es todavía. Don Pedro, después de interiorizarse de la zona, aprobó el lugar aconsejado, sellando con esa luminosa decisión la suerte futura de la gran capital argentina.

* * *

Largas discusiones entre los historiadores sobre el día de la fundación —no se ha encontrado el acta— parecen haber aclarado la fecha. La Academia Nacional de la Historia en su Historia de la Nación Argentina determina, a través de Gandía, como más probable la del 3 de febrero de 1536. En años posteriores al desembarco los conquistadores designaron patrono de la conquista a San Blas, que en el santoral tiene como día el 3 de febrero; pudiera ser que hubiese contribuido la tan difundida aparición del santo durante el desarrollo del combate de esa fecha en el fuerte de Corpus Christi en la elección del patrono de la conquista, pero de cualquier modo la coincidencia es sugestiva.

Presumimos que planeados los últimos detalles marineros por ambos hermanos en San Gabriel —a quienes, como nietos de un almirante de carrera les serían familiares— a la espera de un buen tiempo y aceptables condiciones de marea, sin dilatar más y sin enviar avanzadas para la preparación del terreno, zarparía toda la armada el día 2 de febrero al amanecer hacia la orilla opuesta. Navegarían con el mejor práctico en el matalote de proa, una embarcación ágil y marinera y de buen andar, señalando la derrota. Las demás seguirían sus aguas en línea de fila, adecuadamente distanciadas para maniobrar con acierto sin perder el contacto, y dispuestas como para cumplir sin dificultades el plan de fondeo previsto. Seguramente, la nave almirante —matalote de popa durante la marcha— ocuparía el numeral de más al norte apenas estuviera al reparo del puerto; a su babor se hallaría la nave capitana, y así hasta el numeral de más al sud que pertenecería al vigilante patacho. Al caer la tarde la flota estaría fondeada en el lugar elegido. Esa debió ser, sin duda, la primera revista naval que vistió de gala al río venturoso.

Al día siguiente, 3 de febrero, se haría el desembarco ge-

neral; realizaríanse las ceremonias de rigor, de toma de posesión, fundación y gracias; estableceríanse los puestos de vigilancia y defensa; daríase principio a las comodidades y llevaríanse a cabo contactos con los aborígenes para obtener los víveres imprescindibles y formalizar una buena amistad.

* * *

El puerto y el pueblo fueron bautizados con el nombre de "Nuestra Señora Santa María del Buen Aire". Pronto se convirtió en "Nuestra Señora del Buen Aire"; y ya en 1538 eran conocidos también por "Buenos Aires" a secas. Ya fuera el día 2 de febrero al atardecer o el 3 al amanecer, al tocar tierra y subir a la meseta el capitán Sancho del Campo, el primero según la tradición, liberado del hacinamiento y el calor de a bordo y acariciado por una suave brisa, puede muy bien haber exclamado su histórica interjección, que a modo de retruécano dio lugar por siglos a la creencia de ser el origen del nombre de nuestra querida ciudad. Mas, esta otra es la razón ya consagrada por verdadera que supera aquella creencia, por cierto amparada por la mutación del nombre.

Según Madero, existía desde antes del descubrimiento, en el barrio de Triana, en Sevilla, a orillas del Guadalquivir —cuna del emperador Trajano—, una capilla bajo la augusta advocación de "Nuestra Señora del Buen Aire", patrona de los navegantes, en especial de los que iban a Indias; hecha a imagen de la Virgen sarda del santuario de los Padres Mercedarios de Cagliari —Cerdeña— patrona de los marinos del Mediterráneo. Indudablemente, Don Pedro, hombre devoto, debió hacer una promesa a la Virgen, que cumplió dando su nombre a la primera fundación que hizo. Para Gandía la Virgen venerada era la de Cerdeña, pues considera, con mayor información que Madero, que en 1535 no se había establecido aún aquella capilla en Sevilla, mientras que la isla, perteneciente entonces al reino de Aragón, era muy frecuentada por los españoles en sus viajes. Compartimos esta hipótesis.

* * *

El puerto elegido estaba en una especie de brazo norte del Riachuelo actual. El Riachuelo desembocaba entonces en el Río de la Plata a través de un delta, con dos bocas: una profunda, al Norte, la del canal o brazo que continuaba el río entre la costa firme y una isla paralela, luego isla del Pozo, desaparecida allá por el siglo XIX, y la otra, innavegable, al Este, más tarde con-

vertida en una entrada natural efectiva cuando la anterior se cegó, que ahora, dragada, es el acceso Sud del puerto de Buenos Aires.

La isla del Pozo asomaba entre la boca Este del Riachuelo y la actual calle Humberto 1° —también conocida por el "Alto de San Pedro" en el siglo XVII—; se prolongaba por un banco hacia Retiro, que velaba con marea baja hasta la actual calle Hipólito Yrigoyen.

En ese brazo Norte (mal o bien llamado así) había un limpio y profundo fondeadero denominado en un primer momento "río pequeño" y después de la repoblación "río de Buenos Aires", "Riachuelo de los Navios", "Riachuelo del Puerto" y finalmente "Riachuelo" a secas, extensivo a todo el curso. Poseía un buen tenedero de fango y arcilla de unos dos mil metros de largo (dique 1 y Dársena Sud actuales) por unos ochenta de ancho medio. La isla protegía las embarcaciones de la marejada del río grande y de los fuertes vientos; sus árboles facilitaban la espía así como toda demanda operativa. En dicho fondeadero cupieron perfectamente las catorce unidades, con "buenas amarras" a barbas de gato y proa a la ciudad; se comunicaban a la voz con tierra, y el tránsito se hacía con botes hasta los atracaderos naturales en la barranca de tosca. La zona hubo de tener un lugar apto para echar a tierra las embarcaciones, pues se construyeron con los artífices de ribera, que abundaban desde un primer momento, bergantines a remo y vela para remontar los ríos interiores. La marea y la corriente o las sudestadas limpiaban el fondeadero y aseguraban agua potable; los piques de mandubís, dorados, pejerreyes, patís, bogas y amarillos debieron satisfacer en cierta forma las necesidades alimenticias de los avezados pescadores de la flota, hasta que la caza y las huertas del pueblo equilibraran la dieta.

Al fondeadero se llegaba por un canalizo que había entre el banco antedicho y la costa, el que se tomaba con marea desde las cercanías de la actual Dársena Norte. Dos pozos hacían de fondeaderos eventuales durante ese tramo. Las embarcaciones de más calado esperaban una buena "hinchazón del agua" para entrar al canalizo y fondeaban a tal evento en Los Pozos actuales, famosos durante la guerra con el Brasil. De cualquier modo, si bien una varada no representaba peligro, debían adoptarse rápidas medidas para salvar la emergencia; el río era y es severo en ese sentido y no perdona.

El acceso por tierra, frecuentado por las carretas en los siglos XVII y XVIII hasta que el canalizo se cegó e inutilizó el fondeadero, no ofrecía dificultades a los conquistadores que allí harían agua, lavarían sus ropas y sus cuerpos. Las baterías de las naves se bastaban para repeler posibles ataques de los indios. Otros peligros, igualmente temidos, como los de los piratas o corsarios que acechaban las rutas marítimas a Indias, recién surgieron al final del siglo XVI. Para aumentar las defensas naturales del puerto en previsión de una sorpresa, se varó una vieja embarcación que con sus cañones protegía la boca de acceso.

El orden de los puertos en Indias —tanto para la seguridad de la navegación o de la tierra— debía ajustarse a los requerimientos de las Reales Ordenanzas de Poblaciones de 1523. Como Gonzalo de Quadros, capitán de mar de la armada, desaparece de la historia en un primer momento, no sería difícil que Gonzalo de Acosta, que traía su familia, capitán y piloto real de origen portugués, hábil y activo comerciante marítimo, diplomático y "lengua", fuera el más indicado a reemplazarlo y desempeñar esa capitanía. Corroborarían estas presunciones de orgánica en lo naval, la presencia de prácticos para ayudar a tomar puerto, y ciertas disposiciones aduaneras, o de almojarifazgo, ya que sabemos, por ejemplo, que el Adelantado impuso un impuesto del 7,5 % a las mercaderías importadas y de un 3 % a las de exportación.

Resulta muy interesante destacar que las Ordenanzas citadas aconsejaban tener en cuenta para el establecimiento de puertos y ciudades los mismos factores que, cuatro siglos después, Mahan indicaba como esenciales para la valorización estratégica de una zona geográfica. En rigor, hemos de convenir que la España de entonces poseía una mentalidad administrativa y jurídica sumamente avanzada. Los conquistadores transmitieron esa idiosincrasia nacional, aunque aparentemente a veces su cultura no pareciera estar acorde con las instituciones y leyes que creaban. Las colonias fueron administradas más como una provincia real —que así lo eran, pues pertenecían a la Corona— que como una propiedad privada, a pesar del adelantazgo y de la distancia que invitaban al exceso y al unicato absolutista.

* * *

La ubicación del pueblo ha promovido fuertes dudas y controversias, pero pacientemente se ha logrado casi diríamos reconstruir la verdad. La hipótesis inteligente y categórica de

Gandía —de la meseta— aceptada por la Academia, es superior a la del bajo, de Groussac. No obstante, el juicio no es absoluto ni excluyente, pues nunca es tarde para que aparezca algún documento inédito nuevo y dé por tierra con esta convicción. Los archivos de la conquista en España darán todavía muchas satisfacciones a los futuros estudiosos e investigadores.

En cuanto al área ocupada, un manto de misterio la sigue envolviendo y hasta se le ha asignado como tal una manzana de 150 varas de lado, que indudablemente le resta transcendencia física y la convierte en una simple estación de trasbordo.

Permítasenos ofrecer una contribución más a esta discutida incógnita, contando de antemano con la benevolencia de los lectores. De paso nos encontraremos con diversos aspectos de la vida de los conquistadores, de particular relevancia histórica.

Recordaremos a tal efecto, en primer lugar, la superficie de la ciudad de Garay 44 años más tarde. Los historiadores admiten que Garay planeó una ciudad de 250 manzanas —urbanas y suburbanas— al margen de las chacras y estancias, para unos 64 repobladores. Groussac deja bien aclarado que los solares urbanos eran solo cuarenta y seis, de los cuales cuarenta para los pobladores. De un plano sin fecha tomado de la obra del padre Charlevoix hemos sumado cuarenta y ocho manzanas, asimétricamente dispuestas.

Otro elemento de juicio se desprende de un párrafo del meduloso libro del norteamericano C. H. HARING: *El Imperio Hispánico en América*, que reza así: "El número de regidores variaba con la superficie e importancia de la ciudad. En las más pequeñas, llamadas "villas o pueblos" habitualmente eran de cuatro a seis. En las comunidades más grandes, "ciudades", era por
lo común de ocho; en las grandes ciudades como Méjico y Lima, llegaban a doce o más. .." Pues bien, la Real Cédula de 1534 disponía para las tres fundaciones de Don Pedro: treinta regidores.

ULRICO SCHMIDL, soldado de la armada y cronista, en su *Derrotero y Viaje a España y a las Indias*, en ocasión de un ajusticiamiento de tres españoles por haber hurtado y comido un caballo, dice lo siguiente: "Ni bien se les había ajusticiado, cada cual se fue a su casa, y se hizo noche..." La relación puede ser aprovechada para tener una cierta referencia del número de casas conociendo la cantidad de conquistadores desembarcados y su modo de vida.

Schmidl corrobora esta imagen en ocasión del sitio de junio, al escribir: "Después de haber acontecido todo esto (quemazón de las casas) tuvo que meterse toda la gente en los barcos...". Dedúcese que si los indios no entraron en la ciudad, el alcance de sus flechas debió ser suficiente para batir buena parte de su área, pudiendo conjeturarse así, al menos, uno de los lados.

Apunta Ruy Díaz de Guzmán en su *La Argentina*, que la población ocupaba "poco más de un solar tapiado".

Estimamos que desembarcaron para morar en tierra unas mil personas; los tripulantes en sus buques. Tanto esta población como los animales hubieron de supeditar sus comodidades a la defensa. La misma, aunque hubiera un muro, un foso, la palizada, las barrancas y los perros, debía ser en invierno y de noche muy difícil, por lo que su factibilidad tenía que ser vital, reduciendo el real, de hecho, a lo imprescindible.

No faltaba la choza de mujeres alegres: "las enamoradas" como se las llamaba, por lo que estadísticamente quedan ubicadas así las primeras meretrices europeas oficializadas en el Río de la Plata, sin desmedro de nuestra admiración por su extraordinaria fortaleza moral al afrontar los azares y vicisitudes de la conquista desde tan bajo nivel social; que no debemos confundir, asimismo, con el "Paraíso de Mahoma", sobrenombre dado más adelante al Paraguay por razones fáciles de imaginar.

Luis de Miranda, clérigo de la armada, escribió estos versos en una elegía que narra las vicisitudes de Buenos Aires: ''unos continuo llorando, por las calles derribados". El plural de "calle" amplía la extensión del pueblo, que tenía además su plaza pública.

Referente al punto preciso de la fundación destacamos estas citas históricas.

Schmidl expresa a raíz del asalto de los indios: "A esto quemaron también cuatro barcos grandes, pues estos barcos estaban surtos hasta media legua de nuestro asiento de Buenos Aires". Como desde la boca norte del fondeadero hasta la boca este del Riachuelo había unos dos mil metros (según se mide en el plano de Bermúdez de 1708), bien podría ser que las unidades más alejadas hubieran fondeado a esa distancia de la ciudad, con lo que se materializaría una coordenada de la misma desde el sud.

VICENTE FIDEL LÓPEZ en su *Historia de la República Argentina* escribe sobre bases que parecen buenas, lo siguiente: "Reu-

nidos todos en los mismos lugares de la antigua población prefirió Garay restablecerla como mil metros más hacia el norte del punto en que Don Pedro la había dejado". Puesto que López estima que el foco de la nueva población era el fuerte ubicado donde ahora está la Casa Rosada y de ahí a la iglesia de San Telmo —Alto de San Pedro— hay justamente esa distancia, se precisaría de esta suerte otra coordenada de la ciudad primigenia, pero ahora desde el norte.

Gandía nos recuerda, asimismo, que el historiador JUAN JOSÉ NÁGERA en su ensayo *Las Puntas de Santa María del Buen Aire* se inclina a creer que la ciudad fue fundada entre las calles Carlos Calvo o San Juan, Paseo Colón y a corta distancia del Zanjón de los Granados (o de Belermos o arroyo Tercero del Sud, hoy calle Independencia), tesis —agrega— "que comparte totalmente". Nágera fue muy convincente en su investigación y deducciones y debe hallarse cerca de la verdad.

Las conocidas láminas del libro de Schmidl desconciertan, pero a nuestro entender son más bien una representación simbólica de un suceso importante, que una verdadera reproducción de la ciudad, aunque es de destacar que la horca figura fuera del recinto amurallado; los buques de más al Norte, o sea los cercanos a la boca que se abría entre las actuales calles Humberto 1° y Carlos Calvo, enfrentan la horca dejando a babor a la ciudad; la longitud del fondo del recinto (Este-Oeste) es doble que la del frente, bajo la forma de un pentágono con dos lados sobre el Norte. Hasta se ha dibujado una casa de dos plantas.

La ciudad debía ser trazada cumpliendo las disposiciones de las Ordenanzas de Poblaciones dadas a Hernán Cortés en 1523 y de acuerdo a las costumbres españolas.

En síntesis, en nuestra modesta opinión la ciudad fue construida sobre la loma, dominando el fondeadero. Más o menos extendida en una zona de tres cuadras de frente por otras tres de profundidad hacia el Oeste, y circunscripta a las actuales calles de Carlos Calvo, Cochabamba, Balcarce y Perú; a lo sumo: nueve manzanas.

La zona era muy rica en animales autóctonos, mas la caza fue difícil pues se sumó al uso restringido del arcabuz el indio, el jaguar y el puma, expectantes y hostiles. Apenas si era posible sorprender alguna perdiz o liebre, ñandú o venado, cuando no fuera el modesto peludo o la vizcacha, pato o gallareta. Una va-

riada vegetación herbácea y el fruto del tala, del algarrobo, del chalchal y del burucuyá debieron ser útiles a la supervivencia general, a lo que se sumaba circunstancialmente en los primeros tiempos el maíz y la batata indígenas.

Los bosques ribereños y los montes con sus talas, laureles, mataojos, inciencios, sauces, arrayanes y ceibos, proveerían en abundancia de madera a la armada. La tacuara brava, el ombú, el peje, el junco y el espino de los bañados complementarían las necesidades del caserío y de su defensa.

La época elegida para el desembarco, con un clima asaz agradable, facilitaba la estabilización del pueblo antes del invierno.

Sin embargo, la vida en su comienzo fue durísima. Nada civilizado había. El indio se transformó pronto en un serio enemigo y los alimentos escasearon hasta convertirse en una pesadilla. La sangre de los conquistadores regó con excesiva generosidad el suelo indiano. Sus ranchos y chozas eran miserables, aunque altivas, sea dicho en honor a la verdad. La pampa en su infinita soledad, el raro misterio de la nueva tierra, la bravura del río, el recuerdo de la patria grande, la enfermedad del jefe y la Parca inexorable llevaban hacia la decepción y el fracaso. Pero el indomable valor, la fe y la tenacidad de los capitanes y soldados se sobrepuso a las terribles vicisitudes, y sus espadas se abrieron paso hasta materializar la epopeya. Podríamos repetir de ellos con justicia, como Groussac lo hiciera de la hidalga raza vasca: "que trae el recuerdo del hierro cantábrico que, al decir de los antiguos, con solo martillarse en frío adquiría el temple del acero".

El conquistador encontró los indios pampas o puelches y los querandís en Buenos Aires; los guaranís de las islas en el Delta; un poco más arriba los timbús. Al este del río los charrúas, yavos y minuanes. Al norte estaban los mocovís, tobas, caracarús, curupatís, agacés, carios, payaguás, guaicurús, etc. Todos en estado de barbarie, unos más otros menos, y como si fueran desprendimientos de una desaparecida civilización guaraní.

Las primeras iglesias tuvieron mala suerte, dos (o tres) se quemaron y la otra se la llevó una creciente. Ruiz Galán hizo construir una cuarta, frente a la plaza, más grande, con los restos de la vieja carabela "Santa Catalina", iglesia que Don Pedro llamó del Espíritu Santo, designando cura párroco al clérigo Julián Carrasco, que vino a ser el primer cura párroco del Río de la Plata.

Las fuentes de ciertos aprovisionamientos estaban en las costas brasileñas, sobre todo en Santa Catalina (española), que era una escala obligada de las naves peninsulares sea de ida como de vuelta al viejo mundo. Ese comercio fue el primer ensayo precursor de los históricos vínculos que nos unen con la gran república del Brasil.

Se labró, también, un acta levantada ante escribano en abril de 1539 firmada por los más conspicuos vecinos, en la que se designaba una comisión para que se trasladara a España solicitando a S. M. mancomunadamente artículos de primera necesidad, incluyendo caballos y armas, por los que pagarían sustanciosas sumas de buena moneda a quienes los trajeran. Este es el primer intento de comercio organizado en el Río de la Plata con la metrópoli, y da vistas de un mejoramiento económico de la ciudad. Consta que al momento de la despoblación comenzaban a dar sus frutos las huertas y las rozas y que había cerdos y aves de corral en cantidad.

Se ha discutido si el Cabildo alcanzó o no a funcionar; pero consta que se designaron treinta corregidores para las tres fundaciones que se comprometió a hacer Don Pedro, algunos de los cuales estuvieron en Buenos Aires. Por otra parte, hay antecedentes de abundante trabajo para los escribanos, quizá para certificar ante el Rey las demandas y litigios entre los mandos o terceros. En apariencia la administración y el control fiscal se llevabaii ordenadamente.

La prueba más acabada de esta organización la tenemos en los acontecimientos promovidos por el arribo y pérdida y demás de la "Santa María" de León Pancaldo, a su turno juzgados por el Consejo de Indias. Buenos Aires recibió en su puerto, y en ella falleció, al famoso aventurero y nauta genovés del siglo XVI. La "Santa María", que tenía como destino primitivo el Perú, regresó del Estrecho de Magallanes después de que se perdiera una compañera, y recaló en el Río de la Plata en abril de 1538. Accidentalmente fue guiada hacia el puerto por el navegante Antón López de Aguiar, que venía de España con provisiones para Buenos Aires, con mala fortuna, pues varó y se perdió en la entrada.

López de Aguiar demandó al genovés por honorarios y costas en el pilotaje justipreciados en 950 ducados de oro. Ruiz Galán y Cabrera, leído el dictamen de tres funcionarios-peritos, uno

de ellos piloto, redujeron el monto a pagar a 150 ducados. Paralelamente, el Tesorero y el Contador de la armada, que suponemos serían las autoridades aduaneras, promovieron nuevo expediente a Pancaldo por presunta introducción clandestina de dos negros esclavos, que no prosperó criminalmente pero sí administrativamente, ya que los dos negros fueron vendidos en subasta pública en 145 ducados uno y 65 el otro. A la muerte del mercader la carga fue rematada, parte en Asunción.

* * *

Cinco años y cinco meses escasos duró esta Buenos Aires.

El 16 de abril de 1541, el Gobernador del Río de la Plata Irala, en abierta oposición a los pocos vecinos de Buenos Aires encabezados por su Teniente Gobernador Ruiz Galán, hizo saber personalmente desde la plaza pública la resolución irrevocable de despoblar la ciudad y robustecer a Asunción con la confluencia de todos los conquistadores. A mediados de junio, la quemazón de la nave que hacía de fortaleza, de la iglesia mayor y las casas de madera señalaban el cumplimiento de la orden. Pedro Estopiñán Cabeza de Vaca, en febrero de 1542, tomó vistas de la desolación. Es cierto que el mismo Don Pedro había recomendado una acción de esa índole antes de partir, y que el veedor Cabrera con meditados argumentos compelía a dicha operación, pero la forma drástica elegida se debió a los enconos entre Ruiz Galán e Irala.

Detengámonos un poco y analicemos la incertidumbre secular de si Buenos Aires desaparece con este acto o no. Los historiadores disienten entre sí, e incluso la Academia Nacional de la Historia unas veces habla de que Juan de Garay fundó por segunda vez a Buenos Aires, y otras de que la repobló.

Por aquella época, el famoso historiador real Antonio de Herrera decía con precisión: "Es Buenos Aires un pueblo, que antiguamente se despobló cerca de donde ahora se ha vuelto a poblar.. .".

Para nosotros, la Buenos Aires de don Pedro de Mendoza no murió nunca; físicamente sí, pero no espiritualmente y mucho menos en el corazón de los conquistadores y colonizadores. Por consiguiente, para los que como tai piensan, Garay reencarnó en el espíritu de la recordada ciudad, repoblándola metros más al norte, a Nuestra Señora de la Santísima Trinidad; manteniendo al puerto, el mismo de la conquista, con su denomina-

ción primigenia. Para los historiadores que se atienen al hecho material, Garay fundó una nueva ciudad, o sea hizo una segunda fundación, que luego retomara el nombre de la primera bajo la influencia del puerto y de la tradición. Unos y otros están bien, de acuerdo al ángulo con que se enfoque el caso, y nadie incurre en error si expresa indistintamente la obra cumbre de Garay.

* * *

La armada llevó a cabo su misión en tres etapas bien diferenciadas: la primera con don Pedro en el mando, la segunda desde su regreso a España hasta la despoblación de Buenos Aires, la tercera hasta el fin de sus hombres.

Veamos sintéticamente las operacions más importantes acaecidas en la primera parte.

—Período de relativa armonía, con algunas escaramuzas con los indios, que duró unos quince días.

—Expedición al Delta del Paraná para hacer una apreciación terrestre al mando de Gonzalo de Acosta (más o menos 20 de febrero). Puso de manifiesto la intolerancia indígena hacia el conquistador, pues regresaron flechados y heridos.

—Expedición marítima al sud del Brasil —-Santa Catalina— en busca de alimentos al mando de Gonzalo de Mendoza y Acosta (3 de marzo de 1536). Esta operación fue exitosa aunque demoró demasiado; a su regreso (18 de octubre de 1536) no sólo trajo víveres sino también un grupo de españoles y portugueses y a un genovés, con sus familias indígenas y esclavos que se hallaban en Mbiazú (Laguna de los Patos) desde el viaje de Sebastián Gaboto, los que pasaron a integrar la nueva colonia y fueron de positiva ayuda.

—Expedición fluvial al Paraná para explorar el territorio al mando de Diego Luján (abril-mayo 1536). Significó un fracaso y en ella perecieron cerca de cien hombres.

—Expedición fluvial avanzada para explorar el territorio al mando de Juan de Ayolas (fines de mayo de 1536). Fundación del fuerte de Corpus Christi el 15 de junio de 1536 en las proximidades de la laguna de Coronda, 450 km al Norte de Buenos Aires; queda una guarnición de cien hombres. Arribó a Buenos Aires a mediados de julio con noticias auspiciosas y abundantes provisiones.

—Expedición terrestre en busca de alimentos y para sometimiento o castigo de los indios, al mando de don Diego de Men-

doza (junio de 1536). Se produce el combate de Corpus Christi sobre el río Luján (15 de junio), donde mueren los capitanes Diego de Mendoza, Pedro de Benavidez, Galaz de Medrano, Juan Manrique, Pedro Luján —la flor y nata de la armada— y otros soldados valiosos, en total unos treinta y ocho. Regresó con algunos víveres.

—Sitio de la ciudad por varios miles de indios aliados (fines de junio — principios de julio de 1536). El hambre fue atroz e inenarrable e hizo estragos entre los sitiados; la ciudad fue incendiada; posteriormente los indios se retiraron, molestando muy poco en el futuro. La población se refugió en los buques hasta la reconstrucción de las viviendas.

—Expedición marítima a la isla de Lobos en busca de alimentos, al mando de Rodrigo Núñez (fines de julio de 1536). Deserción de la carabela; abandono de varios españoles leales en Cabo Darbinas, Sud del Brasil, que regresaron después con Alonso de Cabrera.

—Expedición fluvial de reconocimiento al mando de Ayolas con don Pedro a bordo (fines de agosto de 1536). Muerte de cerca de doscientos hombres, de hambre y penurias. Fundación del fuerte de Buena Esperanza sobre el río Paraná, algo al Sud de Corpus Christi, en la segunda quincena de setiembre. Regreso a Buenos Aires (1° de noviembre) ; quedan Carlos Dubrin y Gonzalo de Alvarado a cargo de los reales.

—Expedición de largo alcance para descubrir lo más que se pudiese del río Paraguay y la Sierra de la Plata, al mando de Ayolas, con Guevara e Irala y ciento setenta hombres, en dos bergantines y una carabela, guiados por Gerónimo Romero, ex-navegante de Gaboto que apareció de entre la selva donde había vivido por años; zarparon el 14 de octubre de 1536 desde el fuerte de Buena Esperanza, despedidos por don Pedro. Con ellos iba Rodrigo de Cepeda, hermano de Santa Teresa. Fundación del puerto de la Candelaria sobre el río Paraguay el 2 de febrero de 1537 en latitud 19°, a 650 km al Norte de Asunción. Queda Irala como apoyo, mientras Ayolas y Guevara marchan a través del Chaco y el altiplano por unos 1.000 kilómetros hacia la Sierra de la Plata, localizándola en los contrafuertes andinos, trayendo a su vuelta valiosas riquezas metálicas. Ayolas realizó una de las más extraordinarias hazañas del descubrimiento del Río de la Plata y de Amé-

rica. Muerte de Ayolas y de todos los compañeros probablemente a mediados de 1538, cerca de la Candelaria, a manos de los payaguás. Debemos agregar que en 1525, Alejo García, náufrago en Santa Catalina de la expedición de Solís, realizó un prodigioso viaje hasta las inmediaciones de Chuquisaca a través de mil quinientos km del corazón de Sud América, siendo muerto al regreso por los indios, aparentemente por el botín. Ambos confirmaron la leyenda de la Sierra de la Plata.

—Expedición fluvial para reconocimiento de los fuertes y búsqueda de Ayolas, al mando de Salazar de Espinosa, llevando como segundo a Gonzalo de Mendoza. Diego de Acosta, hijo de Gonzalo, mozo de unos 15 años, era el más joven de los sesenta hombres que marcharon en tres bergantines (enero de 1537). Encuentro con Irala en la Candelaria. Fundación del fuerte de Nuestra Señora de Santa María de la Asunción, el 15 de agosto de 1537, por Salazar de Espinosa.

—Expedición fluvial a Corpus Christi al mando de Diego de Padilla, para informar la decisión final del Adelantado.

—Regreso a España del Adelantado con la "Magdalena" y el "Santantón" al mando de Sancho del Campo, que por razones de seguridad cambió rumbo a Santo Domingo (22 de abril de 1537). Lo acompañaron unos ciento cincuenta conquistadores con algunos indios esclavos; entre aquellos estaban Gonzalo de Acosta y Hernando de Zamora. Don Pedro falleció en alta mar el 23 de junio de 1537 y su cuerpo fue arrojado al mar al día siguiente. Quien más amargamente lo ha de haber llorado entonces fue seguramente María Dávila, su fiel compañera.

—La "Magdalena" llegó deshecha a Sevilla en agosto de 1537 y fue vendida en sólo 36.000 maravedíes. Cómo sería el estado de la gente y lo que se contó de las desgracias sucedidas, que según se lee en la *Historia de la Nación Argentina* "Nadie quería ir al Río de la Plata. Sólo un iluso —el médico Hernando de Zamora— hizo gestiones para regresar, y sólo un loco —Alonso de Cabrera— tomó el mando de un navío con el cual dirigióse a Buenos Aires". Agreguemos que el Rey, al conocer tantos sufrimientos, ordenó a Martín de Orduña, administrador de los bienes de don Pedro, que enviara socorros al Río de la Plata de acuerdo a la capitulación, y a su vez preparaba otros más.

No queremos proseguir sin antes analizar la actuación de don Pedro de Mendoza como capitán general de la expedición.

Don Pedro fue olvidado por muchas generaciones de españoles, argentinos y paraguayos. HERRERA, en su monumental *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra-Firme del Mar Océano",* del año 1600, prácticamente lo ignora. Pero, con los modernos historiadores argentinos que enfrentan el estudio de la historia de la Nación Argentina con un sincero desapasionamiento y una seria penetración investigadora, su persona ha recobrado la estatura gigante del conquistador que con toda justicia merece y que jamás debió ser rebajada o retaceada. Su armada, en cambio, aun no ha sido debidamente comprendida y se la considera por unanimidad —pero sin razón— incluso lo dice Peró Hernández, un fracaso de la misma.

Es bien sabido que el Adelantado hallábase aquejado de una cruel e incurable enfermedad, que lo mantuvo casi tullido en el transcurso de las operaciones. Pese a ello, condujo la armada con autoridad y energía y clara percepción de los objetivos fijados, e inculcó en sus hombres idénticos atributos, cosa difícil de lograr si no hay garra de conductor. Si leía a Erasmo, como algún historiador despectivamente lo menciona, no sería más que el reflejo de una cultura superior que a su tiempo también pensaría transmitir.

He aquí interpretada la primera parte, o sea la preparación de la expedición. El juicio histórico no le es adverso, pues fue realizada con la supervisión de hombres sumamente capaces. Hubo retraso en la salida, tanto que la Reina le urgió su zarpada para el 1° de agosto de 1535. Se le ha criticado por no haber traído ganado bovino y ovino o este u otro grano. Es un error. En ese momento otros elementos tenían prioridad, verbigracia los caballos, las provisiones, los rescates.

La segunda parte fue la difícil operación marítima de la travesía. A nuestro criterio, como profesionales, creemos que fue plenamente satisfecha. Remarcamos a los lectores lo que significa traer de conserva en el año 1535 desde Europa al Río de la Plata, dieciséis de aquellas antagónicas embarcaciones, con la sola pérdida de una de las más pequeñas y la deserción de otra por obra de un personaje excéntrico como lo fue Cabrera, en un período de cinco meses. La tan lamentable muerte de Juan Osorio no empaña la operación, sino el proceder de don Pedro.

La tercera parte diferencia una faz estratégica de otra táctica. Analicemos en primer término la faz estratégica. Estimamos que don Pedro y su estado mayor conocían perfectamente, a través de los viajes de Solís, Gaboto y Diego García, que el problema fundamental en el área de operaciones era la escasez de víveres, la hostilidad de los indios, y las dificultades náuticas para remontar los ríos interiores. Además, la Corona exigía la fundación de tres fortalezas y la población de las tierras.

El planeo, en consecuencia, tenía que obedecer a estas premisas fundamentales:

a) La armada debía quedar librada a sus propios recursos por largo tiempo.

b) Tendría serias dificultades con los víveres y demás abastecimientos.

c) Imprescindible estadía previa en el Río de la Plata para transbordo de la gente al Norte.

d) Largos períodos para concretar las marchas y navegaciones bajo la acción enemiga, las ignotas soledades, y las inclemencias de la naturaleza.

Encarado así el análisis crítico estratégico, creemos que en el cumplimiento de su misión el Adelantado cometió algunos errores que le restaron fuerzas, pero que no impidieron el logro de aquélla. Por ejemplo, a nuestro juicio, don Pedro debió ordenar a Orduña que fletara la o las embarcaciones de apoyo previstas dentro de un plazo determinado, cuatro meses cuando más. Luego, apreciada la situación en el lugar, debió establecer una línea de comunicaciones rápida con el Sud de Brasil con un plan logístico, sobre todo en víveres, mientras tuviera embarcaciones, rescates y crédito, fortaleciendo la base de operaciones en el Río de la Plata. Un tercer error, siempre a nuestro parecer, fue el de haber permitido —si bien para el Adelantado fue más bien un hecho consumado— que se trajera desde Mbiazú las familias euro-indígenas allí establecidas que le facilitaban en un primer momento la obtención de recursos como base de aprovisionamiento, y el ejercicio del dominio positivo de la región, aunque tácticamente le fueran útiles en Buenos Aires. Las fundaciones fueron estratégicamente correctas: Buenos Aires, Corpus Christi y Asunción están donde debían estar; Buena Esperanza quizá hubiera rendido mejor a mitad de camino entre las dos últimas, en lo que fue después San Juan de Vera de las Siete Corrientes.

El despliegue de las fuerzas fue exacto; se lo hizo paso a paso y con toda energía, pese al estado físico y moral de la gente.

Nada se le puede objetar al Adelantado en el orden táctico, a pesar de su ausencia personal en las acciones. El combate de Corpus Christi, victoria a lo Pirro, no representa un baldón para él, ya que como jefe tomó las medidas previas aconsejables. La sorpresa se produjo en el teatro del combate donde actuaron sus mejores lugartenientes y un poderoso núcleo de soldados. La incomprensión inicial con los indígenas no puede atribuirse a error de técnica de sus relaciones públicas; don Pedro tenía a sus órdenes ai "lengua" más inteligente que haya habido durante la conquista: Acosta, que nada pudo hacer con la belicosidad de los guaranís de las islas, que conjuntamente con los pampas y querandís miraban torvamente al invasor. La ciudad luchó y trabajó dinámicamente, de sol a sol, para subsistir y para el logro del fin estratégico.

Tampoco creemos, y aquí disentimos con algunos eminentes historiadores, que la conquista y colonización cambió de curso con las prematuras muertes de Osorio, Diego de Mendoza y Benavídez, ni aun con la del Adelantado, pues la capitulación, sus consignas, su testamento político, se cumplieron religiosamente, y los hombres que le sobrevivieron rubricaron la historia con singular audacia e inteligencia. Si sus capitanes, muerto él, no llegaron al Mar del Sur fue porque el propósito que perseguían los empujaba al Noroeste del paralelo 25°, hacia la Sierra de la Plata del Rey Blanco. Las doscientas leguas de costa oceánica era una tarea secundaria, que en realidad no se llevó a cabo nunca desde el Río de la Plata, salvo que como tal se considere la maravillosa hazaña del Libertador siglos después con otro propósito.

La despoblación de Buenos Aires fue un paso atrás, es cierto, y por sobre todo un flagrante error estratégico de la Corona más que de los conquistadores, pero la armada no zozobró por ello. La Corona quiso remediar el error; en 1549 (Capitulación con Diego de Sanabria) ordenó poblar un puerto a la desembocadura del Río de la Plata o del río San Juan. Digamos, por añadidura, que de los ochenta fundadores de Santa Fe en 1573, setenta y cuatro eran mancebos (mestizos y criollos); y de los sesenta y cuatro repobladores de Buenos Aires en 1580, cincuenta y tres eran mancebos; los más, descendientes directos de los conquistadores de don Pedro. Tres de los repobladores de Buenos Aires

la habían visto nacer cuarenta y cuatro años atrás[1]. El mismo Felipe de Cáceres, el viejo conquistador de la armada, en 1569 —once años antes— escribía al Rey de la necesidad de "abrir puerto y escala tan importante para el trato y comercio del Perú".

Insistiremos, asimismo, para alejar ciertas dudas originadas por algunos revisionistas de la historia argentina mal informados, en decir que Nuestra Señora del Buen Aire fue el nervio, el alma de la conquista y de la fundación del litoral fluvial argentino y paraguayo hasta el paralelo 18° Sud, movimiento que se hizo desde cabos afuera y por agua. Asunción se convirtió, recién cuando aquélla fuera despoblada y arrasada, en la cabeza de la colonización y fundación de estas provincias; incluso revierte el camino de Don Pedro, sale hacia el mar en 1573, 1580 y 1588. Tales esfuerzos, aquél de la conquista y éste de la colonización, a su turno, fueron causa de un desangramiento fatal a ambas ciudades abandonadas a su suerte por una atareada Corona e incomunicadas muchos meses por mares inhóspitos y ríos difíciles.

Nos resulta grato hacer referencia seguidamente y desmentir a otro tabú histórico: la tan "detestable y ávida codicia" de los conquistadores, entre ellos el Adelantado. En honor a la verdad, debemos señalar que sí existió —como debía ser— el incentivo de la fama, del poder y de la riqueza, pues no eran santos ni podían serlo. Pero los hechos han ratificado incuestionablemente que la mayoría de los capitanes de la armada conquistadora y su gente murieron en la plenitud de la vida, luchando sin pausa, agotados, pobres y magnánimos. La codicia no los encegueció jamás. Léese en el testamento y en el informe del tutor y curador de las personas y bienes de los hijos y herederos del Gobernador Domingo Martínez de Irala, este sugestivo párrafo que se refiere a las cosas que legara: "...las cuales como es notorio están en tales condiciones que se quieren caer y parte de ellas está ya caída. ..". Valga también lo que Juan de Salazar de Espinosa escribía a su Rey el 20 de marzo de 1556 (cuatro años antes de su muerte) diciéndole: "Que estaba viejo, y muy cansado y pobre". Y sea este testimonio, que transcribo del estudio de JOSÉ TORIBIO MEDINA *El portugués Gonzalo de Acosta al servicio de España*, Chile, 1908, fiel expresión de la dicha codicia: Al regreso del conquistador a Sevilla luego de acompa-

[1] Un testigo fue Antonio Thomas, cofunda-dor de la Buenos Aires de Don Pedro y de Santa Fe, y a la sazón alcalde de la última.

ñar en su célebre marcha terrestre a Cabeza de Vaca, ausente cuatro años de España, "encontróse con que su mujer había muerto hacía pocos días y sus hijas (cuatro o seis) y varones (dos) vivían en Triana en la mayor pobreza tanto que no tenían ni para comer".

Para mayor abundamiento sobre esta doctrina, están estos párrafos de un emocionante memorial escrito al Rey en 1612 por el Cabildo de Asunción, cuando la ciudad desgajada por la obra colonizadora se debatía en la impotencia: "Padecemos tan grandes e intolerables necesidades que sólo pudieran sufrir ánimos tan curtidos y habituados a trabajos como los nuestros, heredados de tan noble, fiel y antiguo tronco como el de nuestros predecesores, de que dieron tan gran testimonio al mundo y que durará cuanto él, pues dejando como dejaron en esas Españas mayorazgos, el regalo y sosiego de sus casas y patrias, acometieron una empresa tan incógnita y dudosa que sólo la memoria de ellos asombra". ¡ Cuántas enseñanzas debiéramos recoger hoy de esos hombres, así tildados de detestables codiciosos por no sabemos qué clase de chauvinistas!

La decisión del Adelantado de regresar fue justa, pero algunos historiadores la toman como una expresión de autoconvencimiento de su fracaso. El testamento político, escrito con varios grados de fiebre, sólo merece comentarios admirativos; y si en él expresó su voluntad de vender el adelantazgo, lo hizo con ciertas condiciones y a determinados conquistadores: Pizarro o Almagro. Don Pedro se hallaba quebrado por tremendos padecimientos físicos y morales; aqui no tenía curación y la esperanza de vivir estaba en España. Dejó bien documentadas las tareas a sus subordinados, cediendo el mando a Ayolas y designando Teniente Gobernador de Buenos Aires, Corpus Christi y Buena Esperanza a Ruiz Galán.

* * *

Francisco Ruiz Galán ejerció el mando de la ciudad hasta la despoblación. Parece que fue enérgico y duro en sus procederes, pero lo hizo con justicia, al menos si nos atenemos a los dictámenes de los juicios contra Pancaldo, y en el detalle de que los vecinos se resistieron como pudieron a abandonarla en la desgraciada quemazón de junio de 1541. Su lucha por el poder contra Irala y Cabrera era parte de la mentalidad conquistadora desaparecido el jefe natural, y sólo significa un episodio más.

Reseñaremos ahora los acontecimientos político-militares más salientes de este período que fue particularmente intenso:

—Llegada del alférez Juan Morales desde Corpus Christi pidiendo socorro y comunicando la muerte de Diego de Padilla y varios soldados por los indios (junio de 1537); se le provee de elementos de rescate y de un bergantín.

—Construcción de dos bergantines más para hacer víveres en Corpus Christi con destino a Buenos Aires.

—Regreso de Salazar de Espinosa desde el río Paraguay (octubre de 1537) con buenas noticias y especial optimismo, sugiriendo llevar la gente más arriba.

—Expedición a Asunción de Ruiz Galán, con Salazar de Espinosa y Gonzalo de Mendoza y doscientos hombres (noviembre de 1537) agregando a la gente de Corpus Christi. Encuentro y agria desinteligencia con Irala. Hambre en Asunción, a causa de la langosta que habla devorado los sembrados. Exploración del interior en busca de Ayolas y refriega con los indios; construcción de una iglesia; quedan Salazar de Espinosa y cincuenta hombres. Ruiz Galán baja a Corpus Christi; repoblación y construcción de una iglesia; quedan Antonio de Mendoza y cien hombres. Regreso a Buenos Aires (mayo de 1538).

—Llegada de Pancaldo y de López Aguiar con unos cien hombres (abril de 1538) ; pérdida de la "Santa María" de aquél.

—Expedición marítima de la carabela "Anunciada" a la costa del Brasil en busca de provisiones, al mando de Gonzalo de Mendoza (4 de abril de 1538). Encuentro en Santa Catalina con el veedor Cabrera, que había llegado de España en la nao "Marañona". Retorno a Buenos Aires y pérdida de la "Anunciada" en la isla de Lobos (1° de noviembre de 1538). Odisea de su tripulación, de la que desaparecen cinco hombres.

—Llegada de la "Marañona" a Buenos Aires con Cabrera trayendo la Real Cédula de 1537 y los náufragos de la "Anunciada"; pérdida de la nao al entrar a puerto (noviembre de 1538).

—Proclamación de la Real Cédula del 12 de setiembre de 1537 firmada por la Reina, que establecía que en caso de que don Pedro de Mendoza no hubiera designado gobernador en el Río de la Plata, se juntaran todos los conquistadores y eligieran la persona que según Dios y sus conciencias les pareciera más suficiente para ese cargo. Dicha cédula fue el instrumento del

siglo XVI que los conquistadores utilizaron para decidir sus turbulentos diferendos aún en contra de los adelantados.

—Expedición fluvial al Norte al mando de Ruiz Galán con Cabrera (diciembre de 1538) y unos doscientos hombres. Juramento de obediencia en Corpus Christi (28 de diciembre de 1538). Encuentro con Irala y acercamiento de éste con Cabrera, que le da el mando de la Gobernación de Asunción. Regreso de Ruiz Galán a Buenos Aires a fines de marzo de 1539.

—Sitio de Corpus Christi por los indios; combate del 3 de febrero de 1539 con el levantamiento del sitio. Muerte de varios conquistadores, entre ellos Antonio de Mendoza. Nueva despoblación de Corpus Christi.

—Muerte de Ayolas (mediados de 1538). Recién se conoce su suerte en Asunción a fines de 1539. La conquista sufre así la pérdida más sensible.

—Viaje de la carabela "Trinidad" con dos comisionados —Julián Carrasco y Alvaro Suárez de Carabajal— a España para dar cuenta al Emperador, al Consejo de Indias y a la Casa de Contratación, de los hechos sucedidos y efectuar un pedido de socorros para la población y para la búsqueda de Ayolas (9 de abril de 1539). Llegaron a principios de octubre de 1539. Provisión de la Real Cédula del 18 de octubre de 1539, que confirma en el cargo de Gobernador del Río de la Plata a Juan de Ayolas.

—Viaje de la carabela "Santa Catalina" (de Aguiar) con comisionados —entre ellos Felipe de Cáceres— para solicitar un crédito en mercaderías a la metrópoli (fines de abril de 1539).

—Irala hace una nueva entrada al Chaco, en noviembre de 1539.

—Irala asume el cargo de Gobernador del Río de la Plata a principios de 1540, en Asunción, por voto de los conquistadores.

—Juan de Ortega zarpa de Asunción el 28 de julio de 1540 con orden de despoblar Buenos Aires; su orden no es acatada por los vecinos.

—Irala baja a Buenos Aires y comunica en persona a los vecinos en la plaza pública, el 16 de abril de 1541, la despoblación. La orden es cumplida a mediados de junio. Las instrucciones que dejara Irala en una calabaza colgada de un poste a la entrada del puerto donde asentara el pueblo, son suma-

mente completas y muy interesantes; tratan de la navegación, de los indios, de las condiciones de la tierra. Deserción de varios conquistadores.

—Francisco Ruiz Galán desaparece de la historia.

* * *

Continuaremos seguidamente con las acciones de reflejo de la armada hasta su total desaparición física:

—Irala hace una alianza con los indios carios para el cumplimiento de sus permanentes objetivos. Crea el Ayuntamiento y el Cabildo en Asunción, convirtiéndola en ciudad el 16 de setiembre de 1541 con el nombre de Puerto de Nuestra Señora de la Asunción; en adelante sería la capital de la colonización.

—Llega el Segundo Adelantado Alvar Núñez Cabeza de Vaca a Santa Catalina, el 29 de marzo de 1541, con destino a Asunción. Decide dividir su armada en dos fuerzas, una terrestre que él encabezará, y otra marítima a cargo de Pedro Estopiñán Cabeza de Vaca. El Adelantado hace un afortunado viaje terrestre teniendo como guía a Gonzalo de Acosta y llega a Asunción el 11 de marzo de 1542. Asume el mando ante el conocimiento de la muerte de Ayolas, cuyos derechos respetaba la Corona. La expedición trae a un distinguido grupo de oficiales. Hace varias entradas con relativo éxito. Los Oficiales Reales lo destituyen el 25 de abril de 1544 en disidencia con su concepción política sobre un tributo indiano, pero bajo el disfraz de abrogarse títulos superiores a los del Rey. Enviado a España, es absuelto de todos los cargos que se le hicieron.

—El 26 de abril, Irala es aclamado gobernador por el "común", cargo que desempeñó hasta su muerte. La Real Cédula del 4 de octubre de 1552 lo confirmó, disponiendo asimismo la detención de la conquista. Irala había reanudado en 1547 sus campañas, llegando en una extraordinaria marcha que duró año y medio hasta el paralelo 18° y meridiano 63° más allá del río Guapay (Grande), prácticamente las soñadas Sierras de la Plata (las ricas vetas de Potosí descubiertas en 1545 estaban ya ocupadas); vale decir, el objetivo de la armada de don Pedro que Irala cumplió fielmente a diez años de la desaparición del jefe.

—Nufrio de Chaves, que desde Potosí fuera enviado por Irala a Lima, regresa a Asunción. ¡Dos mil quinientos kilómetros!

—El 3 de octubre de 1556 fallece en Asunción Domingo Martínez de Irala.

—Gonzalo de Mendoza asume el gobierno por disposición de Irala; el conquistador muere el 21 ó 22 de julio de 1558.

—El 25 de julio de 1558 se elige, a través de la primera votación obligatoria y secreta del Río de la Plata, a Francisco Ortiz de Vergara —yerno de Irala— relegando a Salazar de Espinosa.

—El 27 de julio de 1559 se pierde en la historia Gonzalo de Acosta, con la frustrada expedición de Jaime Rasquín al Río de la Plata.

—El 11 de febrero de 1560 muere en Asunción su fundador, Juan de Salazar de Espinosa.

—El 11 de diciembre de 1568, Felipe de Cáceres —ahora casado con una hija de Gonzalo de Acosta— asume el mando interino de la gobernación. Realiza varias expediciones, sobre todo al Sud, constituyéndose en el gestor de la resurrección de Buenos Aires. Depuesto por los Oficiales y el Obispo en agosto de 1572, es enviado a España en abril de 1573, siendo absuelto por el Consejo de Indias. No regresó más. Con él termina el ciclo de los grandes conquistadores de la brillante armada.

—En 1593 muere en Asunción el último sobreviviente en América de la dicha armada: el clérigo Luis de Miranda, ex-soldado de las campañas de Italia al lado de Carlos V y de don Pedro de Mendoza, poeta e inspirador, sin duda, de muchos recuerdos ríoplatenses para Martín del Barco Centenera y Ruy Díaz de Guzmán, los antiguos historiadores de la conquista y la colonización, rodeado del gran respeto que entonces se tenía por los primeros conquistadores.

Proyecciones directas e indirectas de la expedición

La armada de don Pedro de Mendoza, a nuestro criterio, materializó directa e indirectamente los siguientes hechos de gran transcendencia política, social y económica.

1 — La Corona asignó al primer Adelantado para la conquista y gobierno una inmensa región, que distinguiera como "Provincia del Río de la Plata". Esta región fue prácticamente reproducida en 1776, doscientos cuarenta años después, bajo el nombre de "Virreinato del Río de la Plata" con asiento

en la histórica Buenos Aires de la conquista. Llegada la Revolución de Mayo, resultó torpemente fraccionada durante el proceso de la liberación de España y en la guerra con el Brasil.

2 — La capitulación toledana es el primer documento de la Corona, repetido luego con el Segundo Adelantado, por el que se adjudica al conquistador de la provincia del Río de la Plata unos mil kilómetros de costa sobre el Océano Pacífico, entre la gobernación de Diego de Almagro por el Norte y la de Simón de Alcazaba por el Sud, que llegaba hasta el Estrecho de Magallanes; al Sud de este último, el Rey dio la conquista en 1539 a Pedro Sancho de Hoz.

3 — Cumplió todos los objetivos prefijados en la Capitulación, excepto el pasaje al Mar del Sur, aunque con un excesivo costo en hombres.

4 — Dio posesión definitiva a la Corona del Río de la Plata y de los ríos interiores Paraná, Paraguay y Uruguay.

5 — Lanzó sus capitanes al interior del continente, los que llegaron hasta los contrafuertes andinos en Bolivia, a dos mil quinientos kilómetros de Buenos Aires.

6 — Acercó sus fuerzas con la de los conquistadores del norte argentino venidos desde el Perú, con los que nunca se produjeron violencias extremas.

7 — Dio cima a una sabia política de los estadistas españoles que iluminaban la marcha del conquistador, su brazo ejecutor. Con la conquista de las provincias del Río de la Plata, los reyes de España cerraban todas las ambiciones extranjeras a su colosal imperio indiano hecho en menos de cincuenta años con un puñado de valientes y muy poco dinero.

8 — Fundó las poblaciones blancas de Buenos Aires, Asunción, Corpus Christi, Buena Esperanza y la Candelaria; y organizó, según Félix de Azara, trece pueblos indios entre 1536 y 1538.

9 — Promovió lazos permanentes con los indios, fueren mansos o no, comenzando la conversión de ciertas tribus a la fe católica e imponiendo las encomiendas.

10 — Dio lugar en Buenos Aires a la manifestación de numerosos episodios que significaron antecedentes valiosos sociales y económicos para la colonia, como ser:

a) Designación del primer cura párroco.
b) Llegada del primer buque mercante con carga.
c) Asentamiento de un numeroso grupo de marinos genoveses.
d) Sustanciación del primer juicio marítimo sobre pilotaje.
e) Del primer juicio sobre contrabando.
f) Del primer remate de esclavos negros.
g) Confección del primer derrotero auténtico del Río de la Plata, Paraná y Paraguay.
h) Establecimiento por vez primera de una aduana y probablemente de una capitanía de puerto.
i) Reparación y transformación de buques de ultramar en fluviales; primera construcción en serie de bergantines a remo y vela para los ríos. ¡Asunción, en 1544, construyó y aparejó la carabela "Comuneros", primera embarcación oceánica hecha en la provincia del Río de la Plata debida a Irala y al renombrado maestre Báez, de la armada! En ella se llevó de regreso al Segundo Adelantado a España.

11 — De sus filas surgieron: Ulrico Schmidl, ungido primer historiador del Río de la Plata; Luis de Miranda, autor del primer romance indiano (memorable, según Ricardo Rojas) ; Peró Hernández, conocido comentarista, y otros menos, como Francisco de Villalta, Gregorio de Acosta e Isabel de Guevara.

12 — Introdujo la siembra del trigo, ensayada ya en la expedición de Gaboto. Fue génesis de nuestra extraordinaria riqueza caballar, que ya en 1585 sobrepasaría las cien mil cabezas. Pareciera que lo mismo ocurrió con la raza canina y en cierta forma con la porcina y la avícola de corral. La bovina fue inspiración de Irala en Asunción, proveniente del Brasil, y de Garay en Santa Fe y Buenos Aires.

13 — Perfeccionó el conocimiento de los ríos haciéndolos accesibles a la navegación castellana, así como la ruta a la costa Sud del Brasil.

14 — Realizó los primeros movimientos comerciales del Río de la Plata con las costas del Brasil y la metrópoli, destacando inmediatamente la importancia geográfica que tuvo y tendrá Buenos Aires para el comercio mari-fluvial que

afluye al Río de la Plata, y la certera ubicación dada al puerto máximo.

15 — Puso en evidencia el amor instintivo al nuevo terruño por los castellanos, ya que pasadas las primeras impresiones por el resultado de la expedición, obró como un imán para otras más y para las siguientes generaciones de españoles.

16 — Atrajo la atención de los demás países marítimos hacia estas aguas, frecuentadas años después por comerciantes, corsarios y piratas famosos.

17 — A través del caballo cimarrón varió el hábito de vida de los indios pampas y sus medios de hacer la guerra, siendo factor de imponderable gravitación en su sojuzgamiento definitivo por el blanco, que se concreta recién tres siglos y medio después.

18 — La misma muerte del Adelantado fue causa de un hecho de gravitación singular: la Real Cédula del 12 de setiembre de 1537, que dispuso para las provincias del Río de la Plata la elección directa del gobernador por los vecinos en los casos de acefalía.

19 — Detuvo en el litoral la marea conquistadora del Norte proveniente del Perú; y aquí sí, creemos que otra hubiera podido ser la trayectoria histórica de la Nación Argentina, de haber sido aquellas huestes las conquistadoras de todo el territorio.

20 — Suyo fue el capitán de mayor ascendiente del siglo XVI: Domingo Martínez de Irala, que gobernó estas provincias por catorce años merced a su valor y a su extraordinario talento político, y cuya influencia ha perdurado por siglos. Este hombre fue sacado del anonimato por el Adelantado apenas comenzadas las campañas y llevado a las más altas responsabilidades. Asimismo, hasta 1572, los hombres de la gran armada condujeron prácticamente los destinos de la provincia del Río de la Plata.

21 — Materializó el entronque sin restricción práctica entre la sangre castellana y la indígena, generando una casta manceba en el interior fluvial paraguayo y argentino, que al mezclarse con la del interior y extenderse a todo el territorio argentino, concretó en tres siglos de un proceso selectivo con el aflujo incesante de sangre europea "la más bella variedad americana de la raza latina", cuyos caudi-

llos fueron "los descendientes más parecidos al conquistador en el continente".

22 — De esos pueblos —renuevos del tronco conquistador y conquistado— surgieron bizarros soldados, curtidos hombres de campo, habilísimos artesanos, fervorosos defensores de sus costumbres y de su terruño, centinelas avanzados de la civilización en la pampa infinita. Con esos hombres y mujeres Irala, Chaves, Núñez del Prado, Garay y Hernandarias forjaron la colonización; Garro, García Ros y Cevallos las primeras victorias; Liniers, Pueyrredón, Saavedra y Alzaga la defensa y la reconquista; San Martín y Brown la gloria; Belgrano, Güemes y Alvear las inolvidables victorias; Roca y Piedrabuena la integración y la soberanía; y los grandes presidentes el progreso nacional, que nos colocó a la cabeza de Latino América a principios del siglo XX.

23 — Los descendientes de los conquistadores representaron la aristocracia en el Río de la Plata y el Paraguay durante la colonia. Cristóbal Arévalo y Lázaro de Venialvo, jefes del primer movimiento criollo de Santa Fe de 1580, eran hijos de conquistadores. Juan Martín de Pueyrredón descendía de Pedro Méndez, de la armada; Cornelio de Saavedra por la rama materna de Pedro López Tarifa de aquélla y de Mariana de Santa Cruz de García Romero, nieta de conquistadores. Juan Manuel de Rosas, Francisco Ramírez y Justo José de Urquiza enraizaban en los primitivos patricios del Río de la Plata.

Es por todas estas razones, que entendemos que la armada de don Pedro de Mendoza, lejos de ser un fracaso, fue uno de los pilares de la Argentina, pilar del Paraguay y numen del Uruguay y Bolivia, países que esa armada uniera para siempre con vínculos fraternales indestructibles.

Cúmplenos recordar que en el año 1936, en ocasión de rememorarse el cuarto centenario de la fundación de Buenos Aires, la ciudad, cuyo intendente era don Mariano de Vedia y Mitre, erigió el obelisco majestuoso que está en la Plaza de la República, en el lugar donde por primera vez se izara la bandera azul y blanca de la Patria. Más bien que un homenaje a la Nación, según está escrito en una de sus caras, debiera representar un símbolo de admiración y gratitud de la Nación Argentina al Conquistador y sus compañeros, que derrocharon con la mayor osadía tesoros de juventud y su propia vida en la estupenda aventura.

Estadística

Por el Capitán de Fragata Natalio Morini

En diferentes oportunidades me fue formulada una pregunta de contestación aparentemente fácil: ¿Qué es la Estadística? Para satisfacer la cuestión, he tratado de sintetizar sus aspectos más salientes, en la idea de brindar un esquema de esta moderna disciplina cuyo desarrollo explosivo sigue al de muchas otras en una época de vertiginosa dinámica.

1 — El primitivo significado de la palabra "estadística" tiene su origen en el término latino "status", ya que los primeros trabajos de que se tiene conocimiento se refieren a aspectos que interesaban fundamentalmente a la conducción y a la administración del Estado: censos de población y recuentos de producción o bienes personales.

Estas operaciones censales se efectuaban principalmente para satisfacer finalidades militares (no se censaban mujeres, niños, ni esclavos), e impositivas, tal como lo indican las crónicas y relaciones que se conservan de hebreos, egipcios, griegos y romanos. Sobre esta misma línea continúan hasta el siglo XIX, es decir, tenían por finalidad primordial la compilación y análisis de la información de diferentes aspectos del Estado.

Aún hoy el gobierno necesita mantener un registro permanente de la población, que incluye nacimientos, casamientos, empleo, desocupación, costo de vida, y muchos otros aspectos que caracterizan a una comunidad.

2 — El hombre medio cree que las estadísticas están constituidas por una gran cantidad de datos, de los cuales conoce bastante bien los que periódicamente se publican en las secciones económicas y deportivas de la prensa, información que generalmente corre acompañada por una serie de gráficos de zigzagueantes poligonales, barras verticales u horizontales, círculos sectorizados, etc.

Esta idea rudimentaria podría ser suficiente muchos años atrás, pero no hoy día en que la ciencia y la técnica se desarrollan a un ritmo previamente insospechado.

3 — La Estadística necesita y a la vez provee información y en una u otra forma aparece en toda esfera de la actividad humana.

La persona que compara los precios de un mismo artículo en diferentes comercios, está haciendo una recolección primaria de datos para la decisión final de compra; aquel que compra juguetes mucho antes de la festividad de Reyes **o** bebidas mucho antes de las tradicionales fiestas de fin de año, está comparando mediciones actuales con probables alzas futuras de los precios. Cuando, al comprar una bolsa de porotos, tomamos unos cuantos en la mano, o al mirar una tela ponemos los dedos sobre ella, estamos calculando la probable calidad de toda la bolsa o la pieza de tela, con la información captada de la muestra que pasó por nuestras manos.

4 — Resulta sin sentido recoger datos por el simple hecho de acumularlos. Comparar unas mediciones con otras, analizar ciertos aspectos de los censos, trazar tendencias a través del tiempo, deducir una norma de comportamiento y con ella predecir los posibles resultados en ciertas condiciones fijadas, allí reside el valor de las estadísticas.

Antes de intentar interpretar datos estadísticos, es necesario analizarlos para verificar que sean suficientes, completos y estén relacionados con el objetivo.

Normalmente ningún documento se puede utilizar en la forma que se presenta, aunque cada uno provee una base sobre

la cual se puede trabajar; los asientos y cuentas en los libros proveen el punto de partida para un trabajo de auditoría, y de la misma manera los detalles de los datos proveen los requerimientos básicos para la labor estadística.

Como es de fundamental importancia conocer el origen de los datos y también con qué propósito y para quién fueron acumulados, un estadístico no acepta nunca un informe condensado, sino que irá a los datos originales, que debe reordenar e inspeccionar (en la misma forma que lo hace un inspector de producción) antes de comenzar a trabajarlos.

Pero para el rearreglo hay un límite. Al revelarse la fotografía de un perfil puede hacerse ver la cara apuntando a la izquierda o a la derecha, pero no puede hacerse aparecer el lado no fotografiado.

Tampoco pueden arreglarse los datos para hacer aparecer una conclusión que no contienen.

5 — Aunque estén tabuladas, las columnas de cifras en una hoja de papel pueden significar poco o nada para quien no está acostumbrado a trabajar con números, y si se concentra en una parte de ellos en la esperanza de extraer algún significado, corre peligro de colocar énfasis en lugar indebido. Es así que no sólo la recolección de datos sino su ordenamiento, análisis e interpretación, hacen cada vez más necesario el tratamiento científico, complicado e interesante.

6 — Para su fácil comprensión, los datos deben ser presentados en la forma más simple y directa, de acuerdo con su naturaleza y recordando que unos pueden ser mejor resumidos que otros.

Enfrentarse con una masa de datos no resumidos es lo mismo que encontrarse en medio del mar sin un compás o, peor aún, en una densa selva donde ni siquiera contamos con la ayuda de los astros.

La simplicidad en la presentación es una piedra angular en el entendimiento de las estadísticas. Pero la super-simplificación es un abuso y un peligro, del que no debe echarse la culpa a las cosas simples sino a los abusadores.

Es posible presentar hechos por medios gráficos, de tal manera que den una impresión equivocada, y el lector, abandonado a su capacidad, se siente guiado a una conclusión errónea. Las fotografías pueden mentir (como la mirada

inocente de un criminal). Conocer y ser capaz de reconocer ciertas falacias es mucho, pero no es suficiente para evitar sus efectos.

7 — El entendimiento de las estadísticas implica poseer una receptividad que habilita para analizar las probabilidades de una situación determinada. De otro modo ocurrirá como si uno esperara un llamado telefónico y éste no llega, quizás porque el teléfono se quedó sin tono; uno podrá esperar, pero el llamado no llegará.

Es necesario tener cierta experiencia en la materia, pues ella capacita para elegir entre caminos principales y vías alternativas para llegar al destino.

Debe comprobarse la confiabilidad y comparar los conjuntos similares. Un solo experimento no es suficiente para probar una teoría; por ello los resultados de una sola encuesta no deben ser aceptados sin buscar su corroboración en encuestas posteriores de fuentes independientes.

Por el uso e interpretación apropiada de los datos a través de métodos estadísticos, es posible producir resultados con sentido, si —y solo si— las condiciones básicas para la realización de aquellos resultados son inherentes a los datos. Aquellos que buscan un resultado significativo a toda costa, aunque los datos disponibles no sustenten conclusión alguna, cumplen magro servicio a la Estadística, en la misma medida que si provinieran de las actividades de aquellos que, con un propósito definido, publican a sabiendas representaciones falsas o de errónea interpretación.

8 — La decisión estadística provee un enfoque adicional cuantitativo al juicio intuitivo basado en la experiencia. Este es individual, sujeto al medio, temperamento, estado mental y otros factores humanos. El enfoque estadístico correcto es objetivo puro.

Es así que esta técnica interdisciplinaria, a través del serio y honorable tratamiento científico basado en las matemáticas, capacitó a sus cultores a proveer bases lógicas de asesoramiento para la toma de decisiones, disponiendo sólo de una parte del total de la información sobre cada problema.

Algunos se preguntarán ¿por qué no se utiliza la información completa? La respuesta no es sencilla, pero ya estamos

acostumbrados a considerar el concepto de costo en un mundo que adquiere paulatinamente un creciente conocimiento de la importancia del aspecto económico:

El concepto económico se entiende generalmente en tiempo y dinero, pero en algunos campos como en la biología y en el militar, puede llegar a ser en vidas humanas.

En la industria, un fabricante de bombitas eléctricas o tubos de televisión no puede esperar, para averiguar la distribución de la duración de los mismos, a que todos se quemen, pues sencillamente se quedará sin productos para vender. Lo mismo sucede con todo producto que debe ser sometido a una prueba de carácter destructivo (resistencia a la tracción, compresión, explosión, etc.).

Un médico debe conocer la efectividad de una nueva droga en comparación con otra ya existente, sin tener que esperar a contar con una gran cantidad de enfermos, y demorar varios años por ésa u otras causas.

9 — Otra contribución de la Estadística a la toma de decisiones consiste en proveer procedimientos que minimicen los costos y los equilibren en relación con los riesgos que se corren.

Aclaremos este concepto con un ejemplo. Para inspeccionar un lote de material puede adoptarse una extensión de muestra muy grande, pero puede resultar con grandes errores derivados de operaciones prolongadas, costos económicos excesivos y aún con una precisión en los resultados mucho mayor que la necesaria.

Como contraparte, puede proyectarse una muestra pequeña, cuya precisión sea tan pobre que los resultados no permitan extraer de ella ninguna conclusión válida.

El estadístico, basándose en su conocimiento del cálculo de probabilidades, debe obtener las muestras de manera tal que disminuyan el costo económico de la investigación, se consiga la precisión requerida, y éstas sean aptas para proveer conclusiones, no como una mera opinión subjetiva sino como una consecuencia matemática.

Algunos experimentos pueden llevar mucho tiempo en completarse, y otros necesariamente implican gran cantidad de observaciones. Sin embargo, un plan de experimentos bien hecho permitirá alcanzar la precisión requerida de antema-

no con pocas observaciones, y éste es otro de los campos al que la Estadística realiza importantes contribuciones.

10 — Una de las técnicas más usadas y hoy ampliamente difundida es la de las muestras, término que ya muchos asocian con otra palabra "representativa". La encontramos a diario en encuestas de opinión, investigación de mercados, cálculos de audiencias, etc.

Pero también es necesario señalar con todo énfasis la desaprensión con que se encara este tema, que constituye uno de los capítulos más importantes y apasionantes de la Estadística, al punto que a fines del mes de noviembre pasado se llevó a cabo el Primer Seminario de Muestreo en nuestro país.

Si bien por su importancia merece un detallado y particular tratamiento, adelantaremos los puntos-clave a considerar al tratar un muestreo y que son: 1) Forma de extracción de las muestras (simples al azar, estratificadas, sistemáticas, por etapas). 2) Estimadores a utilizar (simples, por cociente, separados, combinados, de total, de proporción, etc.) 3) Estimación de la variabilidad de los estimadores, o más sencillamente, precisión de las estimaciones. También deben conciliarse armónicamente los aspectos de costos, tiempo y precisión, y nuevamente la Estadística ayuda a la determinación del procedimiento más adecuado a los fines prefijados.

11 — Las matemáticas proveen modelos teóricos para la mayoría de las ciencias. En esta misma línea del pensamiento los estadísticos investigan para encontrar descripciones matemáticas de importantes fenómenos, a través de la aplicación de teorías estadísticas y del cálculo de probabilidades.

Algunos ejemplos son:

Biología: Teoría de la herencia.
Sociología: Teoría de descripción de migraciones.
Salud Pública: Teoría de las epidemias.
Seguros: Teorías de distribución de las tablas de vida.
Demografía: Teorías de crecimiento de la población.

Es así que la Estadística desempeña un papel importante en muchos tipos de organización, debiendo sus técnicos trabajar regularmente en estrecho contacto con especialistas

de otros campos, lo que avala las modernas corrientes del trabajo en grupo, donde cada integrante es una pieza importante del sistema.

La dificultad mayor reside en la elaboración del modelo, por cuanto a menudo existen varias cantidades desconocidas, que deben relacionarse entre sí, y también algunos factores cuya existencia a veces ni se sospecha.

La Estadística trata casos reales y por ello no puede escapar a la realidad, y si se es capaz de elaborar un buen modelo, el proceso ulterior es automático, los datos pueden ser introducidos con una calculadora y la contestación a algún problema es resultado de un proceso completamente mecánico, sin necesidad de que la computadora sepa cuál es el problema.

Cuando volcamos los datos en un modelo matemático y pretendemos retornar a la realidad a través del mismo, podemos obtener resultados reñidos con toda la lógica del sentido común, y no por ello debemos rechazar los datos, pues sería como olvidarnos de la realidad.

La investigación debe correr paralela a la realidad; no debemos concentrarnos en la resolución de un problema que puede no existir y no suceder otra cosa que una mala comprensión de la naturaleza del problema real.

Es muy común ver hoy investigadores que, aun ante problemas simples, buscan razones psicológicas profundas, las cuales pueden no existir en absoluto.

El hecho de que un hombre cometa un pequeño delito no necesariamente implica que él no quería estudiar gramática en la escuela o que su madre le negó una pelota de fútbol cuando niño; quizás robó un pan sencillamente porque tenía hambre.

Un error básico es suponer que existe un resultado positivo para cada problema. Esto no es necesariamente cierto; hay en matemáticas problemas no resueltos, lo que no implica que no existan soluciones, pero si no las encontramos no podemos decir que existan. Un veredicto estadístico puede decir "NO PROBADO" y será realmente poco satisfactorio si es debido a datos inadecuados, pero si así no fuera, es de gran valor para refutar opiniones extravagantes.

12— El valor práctico de la Estadística es empañado y abara-

tado por declaraciones impregnadas de exageración o destinadas a la publicidad, con una apariencia espúrea de significación estadística.

Éstas son a menudo presentadas sin ninguna indicación sobre cómo fueron recogidos los datos, cómo deben ser interpretados, ni cuál es su verdadero significado, suponiendo que posean alguno. En resumen, el lector está abandonado a su arbitrio.

Aunque exista una separación neta entre estadísticos y no estadísticos (o pseudo-estadísticos), no es suficiente para evitar que estos últimos presenten grandes masas de datos con la apariencia de estadísticas. Pero el hecho de que existe gente que usa mal la gramática no es suficiente como para decir que la gramática es mala.

Aquellos que trabajan honorablemente en la Estadística, no transigen con la manipulación sin garantías de los datos ni son condescendientes con otras formas de galimatías destinadas a proveer las contestaciones que ellos desearían, *en* lugar de las contestaciones verdaderas que descubren los datos.

La interpretación depende tanto del intérprete como de los datos a interpretar, y se debe estar permanentemente en guardia contra los prejuicios y la falta de realidad y de lógica.

El lector se encara con el problema de cómo juzgar el valor de la presentación de los hechos que se le provee. A menudo acepta la presentación y todo lo que aparenta significar, o si no, hace una interpretación injustificada que no está basada en los datos.

Este es un problema real cuya solución no es fácil. Sin embargo, existen algunos principios y criterios que pueden usarse con éxito.

Lo primero y más importante es que el lector se dé cuenta de que debe tratar a las estadísticas objetivamente y que no debe aceptarlas por su aparente valor.

El saber que las estadísticas deben ser interrogadas es un claro prerrequisito para la formulación de preguntas y es factor vital de la interpretación de los datos.

Una de las razones de la existencia del problema es que se

presta insuficiente atención al conocimiento de la Estadística.

Otra es que mucha gente, porque sabe realizar operaciones matemáticas, está tácitamente convencida de que puede entender razonablemente las estadísticas.

El primer descubrimiento de las Islas Malvinas

Por el ingeniero civil Nicanor Alurralde

(Continuación)

Ahora que hemos llegado hasta aquí en el análisis del itinerario de Vespucio, es necesario hacer una aclaración que tiene mucha importancia y que ya está contestada por él de antemano. Nos preguntamos nosotros: Cuándo Vespucio llegó a los 52° ¿dónde estaba? ¿Al pie de la costa o en el mar?

Para dilucidar esta importantísima cuestión, es necesario considerar otras expresiones de Vespucio. Así, en su carta denominada "El NUEVO MUNDO", que fue escrita en el año 1503, es decir, después de finalizado el tercer viaje, dice (pág. 177 y siguiente) lo que sigue:

> *Convinimos navegar siguiendo el litoral de este continente hacia oriente y no perderlo nunca de vista... Siguiendo esta playa tan largo tiempo navegamos que pasado el trópico de Capricornio encontramos el polo antártico en su horizonte más alto 50° y estuvimos cerca de ese círculo antártico en 17 grados y medio*. Y lo que allí he visto y conocido de la naturaleza de aquella gente y sus costumbres, y su afabilidad, y la fertilidad de la tierra, de Ja salubridad del aire, de la disposición del cielo y de los cuerpos celestes y principalmente de las estrellas fijas de la octava esfera por nuestros mayores nunca vistas o no tratadas, más abajo narraré.

Pues bien, según esas palabras de Vespucio, siguiendo la costa o playa como a veces la llama, llegaron hasta los 50° de

latitud Sur —esa latitud la confirma, errando aparentemente en un grado, al decir que estuvieron a 17½ grados del círculo Antártico, pues como es sabido éste está a los 66° 33'— porque entonces no se conocía con exactitud la posición teórica del círculo antártico.

Lo dicho por Vespucio significa que entre los 50° y los 52°, latitud a la que hemos visto por sus declaraciones transcriptas anteriormente que llegó, estando en el mar, se apartaron de la tierra. ¿Por qué lo hicieron?

En primer término diremos que al haber llegado siguiendo la costa hasta los 50°, quiere decir que alcanzaron un punto situado un poco más al Norte de la ría de Santa Cruz, y que no llegaron a descubrir ésta. La aparente contradicción entre las dos afirmaciones, que no es tal, de haber llegado por un lado a 50° y por la otra a 52° tiene una explicación muy sencilla.

La afirmación 50° sur, que Vespucio confirma en tres de sus cartas es exacta, así como también lo es la de que llegaron a 52° y estando en el mar, los sorprendió una tremenda tempestad que primero los arrastró y después los obligó a cambiar de rumbo y regresar apresuradamente hacia Lisboa, para no perder todos la vida y los barcos. En ese mismo lugar de la costa (50°), la que ya venía con una orientación en general sudoeste, ésta acentúa su inclinación hacía el oeste, y así les aparece que la perspectiva de encontrar el paso se aleja, pues era probable, para ellos, que tuvieran que seguir navegando mucho más tiempo hacia el sudoeste para encontrar dicho paso, si es que existía. Es por eso que a nuestro juicio se apartan de la costa a los 50° y llegan a los 52° sur, en el mar.

¿Qué rumbo siguieron para llegar de los 50 a los 52 grados? No lo sabemos por Vespucio, pero podemos calcularlo fácilmente.

Seguramente que al apartarse de la costa e indecisos, siguieron con rumbo sudeste hasta el paralelo 52°, donde el 3 de abril de 1502 los sorprende una terrible tempestad. Posiblemente ya se estaba insinuando en ese rumbo la vuelta a Portugal, y además el propósito de descubrir alguna tierra por esa zona.

Tenemos una comprobación de que entre los 50 y los 52 grados tomaron rumbo sudeste; es la de que con ese rumbo y a los 52°, y después de haber venido orillando la costa hasta los 50°, se tiene la distancia de 500 leguas (3.330 km) que menciona Vespucio. Entre los 50 y los 52 grados recorren en el mar los 300 km

que a los 50° y en la costa les faltaban para completar los 3.330 km (500 leguas).

Cuando los sorprendió la tempestad se encontraban pues entre la costa de Sud América y las Malvinas, y solamente a unos 200 km al Oeste-Sudoeste de la Gran Malvina. Esa ubicación facilitó que el temporal del sudoeste con viento huracanado y las corrientes marinas del estrecho y de las Malvinas, que tienen análogo sentido, los arrastrase hacia las Malvinas, a las que avistaron 4 días después. Eso surge claramente de las siguientes palabras de Vespucio:

> Esto fue a tres días de abril (día de la llegada a 52° y año 1502). En este día se levantó en el mar una tormenta tan recia que nos hizo amainar del todo nuestras velas y corrimos a palo seco, con mucho viento, que era el lebeche (viento del sudoeste) reinante en la zona con olas grandísimas y el aire tormentoso; y era tal la tempestad que toda la flota estaba con gran temor. Las noches eran largas, que tuvimos una, la del 7 de abril que fue de 15 horas, porque el sol se encontraba al fin de Aries, y en esa región era invierno como puede calcular Vuestra Magnificencia. *En medio de la tormenta avistamos el 7 de abril una nueva tierra de la cual recorrimos cerca de 20 leguas encontrando la costa brava y no vimos en ella puerto alguno*, *ni gente*, *creo porque el frío era tan intenso*, *que ninguno de la flota podía remediar ni soportarlo*. De modo que viéndonos en tanto peligro y con tal tormenta, que apenas podíamos ver de una nave a la otra por las grandes olas que se levantavan y por la gran cerrazón, acordamos con el capitán mayor hacer señales a la flota de que se reuniese y dejar la tierra retornando al camino de Portugal. Y fue muy buena la decisión, porque si demoramos aquella noche, de seguro que nos perdíamos todos; pues en cuanto viramos, la noche y el día siguiente arreció tanto la tempestad que temimos perdernos y tuvimos que hacer votos de peregrinos y otras ceremonias, como es uso de marineros en tales ocasiones .
>
> Corrimos 5 días y aun no habíamos alcanzado la línea ecuatorial, con aire y mares más atemperados; y plugo a Dios librarnos de tan grave peligro. Nuestra navegación se realizaba por el rumbo entre tramontana y greco (norte y noreste, acotamos) porque nuestra intención era ir a reconocer la costa de Etiopía que estábamos lejos de ella 300 leguas por el golfo del mar Atlántico. Con la gracia de Dios, llegamos a una tierra hacia el Austro que se llama Sierra Leona, donde estuvimos 15 días reabasteciéndonos....

Analizando los párrafos de Vespucio vemos que, cuando estaban en el mar a 52°, el 3 de abril de 1502 se desata una tempestad que los obliga a arriar las velas; el lebeche o viento del sudoeste que sopla de tierra, los arrastra a palo seco mar afuera durante cuatro días, desde el 3 hasta el 7 del mismo mes, en que avistan una nueva tierra; es decir, que en esos cuatro días son arrastrados en medio de la tempestad y por el viento del sudoeste que sopla desde el continente, los 200 km que los separan de las Malvinas situadas al Este-Noroeste, o sea que la tempestad continuaba y las corrientes marinas que los impulsaba en la misma dirección, los arrastraron sin velamen desplegado a razón de 50

km diarios, pues como hemos visto para no naufragar habían arriado las velas y marchaban sólo por la presión que el viento ejercía sobre la parte de las naves que sobresalía del mar, es decir, sobre la obra muerta, palos, cables, velas enrolladas, etc.; el oleaje era un impedimento más que un impulso, pues es sabido que en el mar la ola en sí y cuando no rompe, no arrastra si no hay viento, y se limita a hacer subir y bajar el barco en el mismo punto balanceándolo tal como ocurre con todas las partículas de agua que integran la ola, las que sólo describen circunferencias alrededor de un punto que permanece estacionario.

La nueva tierra que avistan durante el día 7 de abril de 1502, es decir, 18½ años antes de que la pudiera ver Esteban Gómez, de la expedición de Magallanes, no es otra que las Malvinas, pues en esa dirección, y a centenares de millas a la redonda, no hay ninguna otra tierra. Indudablemente, Vespucio y sus compañeros se toparon primero con el extremo sudoeste de la Gran Malvina, integrante mayor del archipiélago, la que tiene de ese lado una verdadera costa brava, sobre todo en tiempo de tempestad, pues dicha costa está constituida por enormes y agudas salientes de hasta 50 km de longitud, y por los correspondientes entrantes; y además ellos nos dicen que corren cerca de 20 leguas de esa costa, o sea 130 km, que es exactamente la longitud que tiene la costa Noroeste de la Gran Malvina.

La plancheta (hoja 96-100 I.G.M.:Las Malvinas) de las Islas Malvinas, *en la cual su geografía refleja exactamente las palabras de Vespucio, es la prueba más terminante que se puede presentar*, *no sólo del viaje de Vespucio hasta nuestro archipiélago*, *sino también de que él fue su primer descubridor, pues nunca pudo haber descripto con tanta exactitud su costa noroeste si no la hubiera visto, y eso ocurrió 18½ años antes que Magallanes*.

Corresponde también decir que las islas más próximas a las Malvinas son las Georgias del Sur y las Orcadas del Sur, que distan de ellas 1.100 km. Además, están al Sur y fuera del rumbo por el que fueron arrastrados Vespucio y sus compañeros por la terrible tempestad y corrientes marinas, y a latitudes de 54 y 60½ grados, que Vespucio nunca alcanzó. Para convencerse de ello basta observar un mapa de la región[21].

Por último tenemos otra comprobación geográfica. Desde allí, de las Malvinas, se dirigen directamente a Sierra Leona, en la costa Africana (“Etíope”, como la llaman) con rumbo entre tramontana y greco, que son el Norte y Nordeste.

Si trazamos una línea entre un punto situado al Noroeste de la Gran Malvina, lugar del cual debieron apartarse los navegantes cuando viraron, y Sierra Leona, encontramos que tiene un rumbo de 35° contados a partir del Norte hacia el Este, es decir, que tiene una orientación que está entre el Norte (tramontana) y el Noreste (Greco). En una palabra, tanto en esto como en todo el análisis de la cuestión que hemos hecho, se ha cumplido en el terreno todo lo dicho por Vespucio.

Debemos agregar que hay otras confirmaciones de que Vespucio llegó orillando el continente, hasta los 50° sur. Una nos la da Humboldt, cuando en la página 71 de su obra nos dice:

> Ante todo, expondré la serie de los descubrimientos hechos en la costa oriental de la América del Sur hasta la época en que Magallanes vino a hablar del estrecho al Obispo de Burgos. Los datos parciales que voy a referir fúndanse en el atento estudio de documentos recientemente publicados,

y después en la página 87, cuando nos dice en 1833, en su *Cristóbal Colón:*[22]

> He encontrado en la bella edición de la Geografía de Ptolomeo hecha en Roma en 1508, indicio de navegaciones portuguesas a lo largo de las costas orientales de la América del Sur hasta 50 grados de latitud austral. Dícese al mismo tiempo que no llegaron hasta la extremidad del continente. Esta edición impresa por Evangelista Tosino y redactada por Marcos de Benevento y Juan Cotta de Verona, contiene un mapa mundi germano de Ruysch.
>
> La misma edición de 1508 —continúa Humboldt— contiene una disertación al respecto en el capítulo 14. Véase pues, un monje italiano que en 1508 sabía que los portugueses habían reconocido las costas patagónicas y fiando en lo que se dice o de oídas hasta 50° de latitud austral, esto es dos y medio grados al Norte del Estrecho de Magallanes. Parecíale importante este resultado porque lo repite en el mapa y en la memoria.

Aquí termina Humboldt. Nosotros agregamos que el mapa germano de 1508 de Juan Ruysch, es el segundo en el que figura la indicación "Mundus Novus" y una inscripción que dice: "Nautas lusitanos habían alcanzado tierras situadas a 50° grados de latitud austral", lo que está de acuerdo con lo que dice Vespucio en sus cartas.

Creemos que nunca nos ha sido tan fácil y sencillo establecer un itinerario tan preciso, en base a las cartas escritas por el principal actor, quien a la vez era el gran piloto de su época, y que todo ello justifica plenamente decir que Américo Vespucio es el primer descubridor de las Islas Malvinas, el 7 de abril de 1502.

Antes que él, nadie las había visto ni se había acercado a ellas; más aún, nadie siquiera había alcanzado esas lejanas latitudes australes. Vespucio y los suyos se acercaron tanto a las islas que pudieron afirmar que no notaron la existencia de gente. Si Esteban Gómez, portugués, de la expedición de Magallanes, también portugués, fletada por España, realmente avistó las islas Malvinas, lo hizo dieciocho años y medio después que Vespucio llegara a ellas.

Finalizada esta parte mayor y principal de nuestra exposición, debemos aclarar un aspecto que se relaciona con las cartas de Vespucio. Hemos hablado de cinco y no de seis cartas, pues creemos que la cuarta carta de la serie de seis, la llamada carta fragmentaria, descubierta recién en 1937, y que se supone[23] escrita entre septiembre y diciembre de 1502 por carecer de encabezamiento, de fecha y de final, y por lo tanto de la firma de Vespucio, no fue escrita por él. Puede ser que haya sido preparada incluyendo algunos párrafos exactos de sus escritos, pero no escrita por él.

Si la hubiera escrito, habría sido únicamente para ocultar su viaje en la zona reservada a España por el tratado de Tordesillas.

Hacemos esta afirmación dado que su texto contradice abiertamente el de las otras cinco, que mantienen una unidad y armonía total entre sí. Creemos que esta carta ha sido la causante del confusionismo que reinó en el siglo pasado respecto a las cartas de Vespucio, tema que siguiendo razonamientos propios, ha sido perfectamente aclarado por Levillier.

El hecho de que ella haya sido descubierta recién en 1937 no excluye la posibilidad de que los comentaristas de las cartas en el siglo XIX la hubieran conocido.

Tenemos que recalcar también que, a nuestro juicio, la segunda causa concurrente a ese confusionismo, mala interpretación, y dudas sobre esas cartas, ha sido la de no tener en cuenta el hecho de que se trataba de simples cartas escritas en distintas fechas, en las cuales se refiere en forma aislada a diferentes hechos de su famoso viaje, y no constituyen una relación ordenada y completa del mismo, relación que fue hecha posteriormente por Vespucio y cuya publicación, al parecer, no fue realizada.

En efecto, en su *"Lettera",* pág. 217, dice Vespucio:

> y porque en estos cuatro viajes he visto tantas cosas distintas a nuestras costumbres, me dispuse a escribir una miscelánea a la que llamo "Las cuatro

jornadas" en la cual relato la mayor parte de las cosas que vi muy detalladamente, según me lo ha permitido mi débil ingenio; la cual todavía no he publicado porque estoy de tan mal talante para mis propias cosas, que no tengo gusto en esto que he escrito, aunque muchos me animan a pub'icarla; en ella se verá cada cosa en detalle, así que no alargaré más este capítulo...

En la página 227 vuelve al asunto y dice:

... porque sabrá V. M^{ced} que en cada uno de mis viajes he apuntado las cosas más notables y *con todo he escrito un volumen en forma de geografía*, *y lo llamo "Las cuatro jornadas" en cuya obra se encuentran las cosas en detalle*, *y aun no lo he publicado porque necesito revisarlo.*

Según dice el propio Vespucio en la pág. 195 de su carta *El Nuevo Mundo*, *el Rey de Portugal ni aún sus libros originales le devolvió.* Es quizá por ello que no pudo publicar su Geografía correspondiente a sus cuatro viajes.

Por todo lo que acabamos de transcribir, creemos que aquellos lectores de las cartas que han encontrado en ellas omisiones o discordancias que no son tales, se han apresurado en sus juicios.

Para finalizar este ensayo sobre Vespucio y su descubrimiento de las Islas Malvinas, hubiéramos deseado hacer una semblanza completa del protagonista de tan hermosa epopeya, pero por falta de tiempo nos limitaremos a decir, apoyándonos principalmente en la obra de Pohl, que Vespucio perteneció a una de las familias principales de Florencia. Que tuvo una muy esmerada educación, estudiando latín, humanidades, matemáticas, geografía, cosmografía e historia y además fue un excelente administrador de los bienes de la rama menor de los Médici. Más tarde se dedicó al comercio y al fletamiento de barcos por su propia cuenta, y así no sólo hizo fortuna, sino que acentuó su afición a la geografía y a los viajes. El primer viaje de Colón lo entusiasmó y lo convenció de que era necesario realizar otro tipo de viajes, con más ciencia y mejor geografía. Realizó cuatro viajes, que fueron famosos. Pero para nosotros, el que más interesa es el tercer viaje, pues en él, junto con Gonzalo Coelho, no sólo descubre más de ocho mil kilómetros de la costa oriental de Sud América, sino también casi todo nuestro litoral marítimo y el Río de la Plata y por fin nuestras islas Malvinas, quitando su viaje todo pretexto de razón y prioridad a quienes las han usurpado por la fuerza.

Vespucio fue bueno, inteligente, sabio, de férrea voluntad y lleno de entusiasmo; por eso fue el primero en reconocer la existencia del cuarto continente, y merecer plenamente la gloria, in-

igualada por hombre alguno, de que ese continente haya sido bautizado con su nombre de pila. Su personalidad, disminuida por la injusticia, fue muy diferente de aquella a que nos tenían acostumbrados nuestros libros de historia, en los que generalmente se lo califica como un marinero florentino, y como usurpador de una gloria inmerecida. Nació en 1451, descubrió las Malvinas en 1502, se nacionalizó español en 1505 y murió en 1512.

Su descubrimiento de las Islas Malvinas sólo es posterior en menos de 10 años al descubrimiento de América por Colón, anterior en 90 años al pretendido "descubrimiento" de las islas por el inglés John Davis, y anterior en 188 años a su "descubrimiento" por John Strong, también inglés, cuando al atravesar el estrecho de San Carlos, que separa a las dos principales islas, en 1690, lo "bautiza" con el nombre de estrecho de Falkland.

A punto de terminar, diremos que, semanas después de haber redactado, revisado y completado este texto con todo cuidado, tuvimos la gran satisfacción, al volver a leer en la página 61 del primer tomo de la obra de LUIS ANTONIO DE BOUGAINVILLE, famoso navegante francés, colonizador de las islas Malvinas (obra cuyo título es *"Viaje alrededor del Mundo"* [24], viaje que dura desde el 5 de diciembre de 1766 hasta el 14 de marzo de 1769, y durante el cual el día 10 de abril de 1767 devuelve a España en nombre de Francia las islas Malvinas) ; el siguiente párrafo, que se había borrado de nuestra memoria a pesar de haberlo subrayado veinte años antes:

Detalles históricos sobre las Malvinas: Américo Vespucio hizo su descubrimiento

A continuación de este título agrega Bougainville:

> Me parece que se puede atribuir su primer descubrimiento al célebre Américo Vespucio, que en su tercer viaje para el descubrimiento de América recorrió la costa Norte en el mes de abril de 1502. Ignoraba en verdad si pertenecía a una isla o si formaba parte del continente; pero es fácil deducir del rumbo que siguió, de la latitud a que llegó, y de la descripción de la misma que da a esta costa, que era la de las Malvinas.

Creemos que la opinión de tan ilustre, experto y responsable navegante a vela, conocedor de la región de las Malvinas, confirmatoria en un todo de las conclusiones que hemos alcanzado en base a estudios geográficos precisos, es altamente significativa y valiosa.

APENDICE

FUENTES, ADVERTENCIAS Y OBSERVACIONES

Para no quitar unidad al texto y también para no alargar indebidamente la exposición agregando una serie de consideraciones y aclaraciones, si bien indispensables para dejar mejor aclarado el problema, al pronunciar nuestra conferencia habíamos preferido entonces dejar de lado todo lo contenido en este *Apéndice,* que sin embargo en una publicación escrita estimamos oportuno y necesario agregar.

En lo que respecta a la bibliografía utilizada, si bien en el texto de dicha conferencia habíamos mencionado algunas de las obras principales, aquí completamos la nómina de todas las fuentes, ya sean directas o indirectas. Los números volados intercalados en el texto de la conferencia se refieren a lo siguiente:

[1] ANTONIO PIGAFETTA: *Primer viaje en torno del globo,* 1519-1522. Segunda edición de la Colección Austral de Espasa-Calpe Argentina, noviembre de 1943, y MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Viaje de Magallanes y de Sebastián Elcano.* Colección Buen Aire, Buenos Aires, 1944.

[2] Salen del Cuzco en agosto de 1535 y llegan a Copayaco (Copiapó) en agosto de 1536; *Historia general del Perú*, por el INCA GARCILASO DE LA VEGA, Tomo II, página 160 y siguientes, e *Historia de la ingeniería en Chile*, por EENESTO GREVE, Santiago de Chile, 1938; págs. 61 y 62.

[3] JULIO CÉSAR GAZCÓN: *Orígenes históricos de Mar del Plata,* página 13 y siguientes, y JUAN DE GARAY, en su carta al Rey, fechada en Santa Fe el 20 de abril de 1582 (*Anales de la Biblioteca,* tomo X) y *Lecturas de Historia Argentina*, de JOSÉ LUIS BUSANICHE, págs. 56/58.

Juan de Garay, en su carta mencionada, al referirse al viaje que hace a la costa sur de la actual provincia de Buenos Aires, dice:

"...Este verano pasado, por el mes de noviembre (1581), salí de la ciudad de la Trinidad a correr la tierra, tomé la costa de este río de la Plata... unas veces a la vista de la costa y otras metiéndome cinco o seis leguas la tierra adentro fui a dar a la costa de la mar del Norte más de sesenta leguas del Puerto de Buenos Aires, que si hubiera de ir por la mar entiendo que fueron noventa leguas porque hace una gran ensenada, que la boca de este río de la Plata, está al Este, y donde yo llegué a la costa de la mar,

casi corre al gueste la costa y el Sur esa travesía, y por hacer tan grande punta la tierra, los indios llaman isla a la tierra de Buenos Aires. Es muy galana la costa y va corriendo una loma llana de campaña sobre el mar, por algunas partes pueden llegar Las carretas hasta el agua; es tierra muy buena para sementeras; legua y media de la mar se acaba un ramo de cordillera que baja de la tierra adentro y muestra grandes peñascos. Donde bate el agua y en aquellos peñascos, hay gran cantidad de lobos marinos..."

Estos párrafos de Juan de Garay son verdaderamente magistrales por su claridad y fidelidad de reproducción de lo que ve, por lo que es muy fácil reconstruir con toda precisión el itinerario por él seguido.

Es indudable que llega hasta Punta Mogotes, pues adonde llegó Garay a la costa del mar, "casi corre al gueste la costa". Cualquier mapa nos indica que recién a partir de Punta Mogotes la orientación de la costa corre casi al Oeste, y ahí es el único lugar donde la tierra hace una gran punta. También es frente a Punta Cantera y a Punta Mogotes, muy próximas una de la otra, donde "se acaba un ramo de cordillera que baja de la tierra adentro y se acaba legua y media de la mar".

En efecto, las sierras de Balcarce que vienen de la tierra adentro van a morir en dirección exacta a las puntas Mogotes y Cantera, distantes entre si dos kilómetros y a unos 11 km de la costa del mar, es decir, a una legua y media (1,5 x 7.429 m = 11,1 km). Ambas puntas forman un promontorio bien definido. (Ver carta marina, Mar del Plata y bajos de Punta Mogotes y provincia de Buenos Aires, de Mar Chiquita a Mar del Sur).

Ahora bien, el recorrido de Juan de Garay es muy fácil de reconstruir en base a sus propias afirmaciones, entre Buenos Aires y Punta Mogotes; lo hemos hecho en los mapas de detalle reproduciendo su itinerario según lo que dice Juan de Garay de que tomó la costa del Río de la Plata, unas veces a la vista de la costa y otras metiéndose cinco o seis leguas la tierra adentro...

Esa expresión de Garay es muy lógica, como también lo es su itinerario. Él y sus compañeros tratan de seguir la costa, pero naturalmente cuando ésta tiene largas salientes o entrantes, no las siguen íntegramente, sino que acortan camino y entonces es cuando se alejan 5 ó 6 leguas, o sean 37 y 44,6 km, respectivamente, distancias que se cumplen estrictamente en un itinerario de recorrido casi mínimo entre ambos puntos. Si medimos la longitud de ese itinerario entre Buenos Aires y Punta Mogotes tenemos en el mapa una longitud de 452 km.

Sesenta leguas de 15 al grado o sea de 7.429 m (que son las que siempre empleó Garay en sus itinerarios), y no en medición de tierras, representan 445,7 km o sea redondeando, 446 km. Como Juan de Garay nos dice más de sesenta leguas, vemos que la distancia de 452 km que escasamente alcanza a 61 leguas encaja perfectamente en las expresiones de Garay de más de 60 leguas.

[4] *Hernandarias de Saavedra* viaja más de 200 leguas siguiendo la costa del mar. *Ruy Díaz de Guzmán en la Argentina*, 1612, página 11. Según nuestros estudios se trata de leguas de 7.429 m (itinerarias, iguales a las empleadas por su suegro Juan de Garay), es decir, de 15 al grado, las que por la costa del mar les permiten alcanzar el punto terminal de la expedición. EMILIO A. CONI en su obra *Agricultura, Comercio e Industrias Coloniales - Siglos XVI-XVIIII,* Buenos Aires, 1941, pág. 19 y siguientes y HERNANDARIAS DE SAAVEDRA, *Cartas al Rey*, en la "Revista de la Biblioteca Nacional", 1937, enero a marzo (*Cartas y Memoriales de Hernandarias de Saavedra*, *al rey de España y al Consejo de Indias*, e *Historia de la conquista del Paraguay*, *Río de la Plata y Tucumán,* tomo III°, pág. 391, P. LOZANO, dan más de 200 leguas.

PEDRO DE ANGELIS, en el tomo I, en su *Discurso preliminar a la descripción de la Patagonia, del jesuita inglés, hijo de irlandeses, Tomás Falkner*, dice: "La expedición más antigua de que se ha conservado memoria es la que hizo personalmente el gobernador *Hernandarias de Saavedra* en 1605 para descubrir las ciudades de los Césares, de cuya existencia nadie dudaba entonces. Pero eran tan pocas las noticias que se tenían de ellas, y tan poco adelantados los estudios geográficos, que en vez de dirigirse al Oeste para acercarse a la Cordillera, donde la voz común señalaba los establecimientos de esas misteriosas poblaciones, siguieron rumbo de la costa y fueron a dar a la Bahía sin Fondo..."

Nosotros, por nuestra parte, hace años volcamos en los mapas modernos de detalle los conceptos anteriores y medimos un poco más de 200 leguas, alcanzando el lugar adonde Hernandarias dice que llegó.

La exposición de uno de los expedicionarios (EMILIO A. CONI, obra citada), reza como sigue:

"A la octava pregunta dice este testigo que habiendo caminado el dicho Gobernador, con los dichos cien hombres poco más o menos, en el discurso de ellos hallaron un río turbio (el río Colorado) a cuya Ribera el dicho Gobernador y el Capitán Víctor Casco que iba en su compañía cogieron unos pocos indios, los cuales les dijeron que adelante a jornada y media había otros indios en un río mayor y mejor que aquél y se fue caminando hasta que toparon con un río caudaloso y hondable (el río Negro que no se pudo

pasar ni vadear y poblado de islas de arboleda...), el dicho Gobernador fue la tierra adentro costeando el dicho río hasta llegar a una sierra baja y pasó adelante dos o tres jornadas y topó cosa alguna de consideración y así determinó volverse como se volvió y porque le faltó comida y le obligó la necesidad a comer caballos y otras yerbas y frutas silvestres, y si pasaran adelante ninguno volviera, porque milagrosamente se sustentaron hasta volver a este puerto que fue por el mes de Febrero de mil seiscientos y cinco todo lo cual vidélo este testigo porqué se halló presente a ello y esto responde... "

Coni interpreta erróneamente que no fueron costeando la costa del mar hasta el río Negro, sino que tomaron rumbo Sudoeste. Es una interpretación sin fundamento y que queda desvirtuada, como lo veremos más adelante, por la distancia recorrida. La información que es básica es la dada por RUY DÍAZ de GUZMÁN en la pág. 11 de su *"Argentina",* que dice textualmente :

"Corre esta gobernación a esta parte, según lo que S. M. le concede *200* leguas. Es toda aquella costa muy rasa, falta de leña y de pocos puertos y ríos salvo uno que llaman del inglés a la primera vuelta del cabo u otro muy adelante que llaman la Bahía sin Fondo, que está de esta parte de un gran río, que los de Buenos Aires descubrieron por tierra en el año 1605, saliendo en busca de la noticia, que se dice de los Césares sin que por aquella parte descubriesen cosa de consideración, aunque se ha entendido haberla arrimado más a la cordillera, que de Chile para el estrecho, y *no a la costa del mar por donde fueron descubriendo;* y . . . " .

Por su parte PEDRO DE ANGELIS, en su discurso preliminar ya citado, agrega:

"Desde Buenos Aires penetró Hernandarias de Saavedra más de 200 leguas por la costa patagónica, y aunque fue preso con toda su gente... " .

El PADRE PEDRO LOZANO, en la pág. 391 del tomo III de su *"Historia de la Conquista del Paraguay, Río de la Plata,* etc.", nos dice:

" . . . y por cuya muerte entró de nuevo a gobernar Hernandarias de Saavedra, y su gobierno, esta segunda vez, se había principiado desde Agosto de 1600, le duró nueve años hasta 2 de Mayo de 1609. En ese tiempo hizo personalmente entrada hacia el estrecho de Magallanes, descubrió más de *200* leguas, pero juntándose contra la costumbre... " .

Nosotros debemos decir que las 200 leguas a que se refiere Ruy Díaz de Guzmán son las 200 leguas que se le asignan a la Gobernación de Pedro de Mendoza (Carlos V en 1534) cuando se delimitan las Gobernaciones sudamericanas dentro de un total de 870 leguas a que nos referimos en este trabajo, en leguas de 15 por grado.

La afirmación de Ruy Díaz de Guzmán de que fueron descubriendo por la costa del mar y llegan a la Bahía Sin Fondo (el Río Negro) y de que anduvieron más de 200 leguas, (como afirma uno de los componentes de la expedición, nos ha permitido reconstruir el itinerario de esta famosa expedición utilizando leguas de 15 por grado (7.429 m), que son las que utilizó tanto Carlos V como Hernandarias, quien utiliza esa legua como itineraria en todas sus expediciones. Es notable esa coincidencia.

En efecto, las más de 200 leguas de 7.429 m son más de 1.500 km. Si medimos por la costa del mar hasta la Bahía Sin Fondo, que no es otra que la desembocadura del Río Negro en el mar, tenemos 1.200 km, y si continuando por la ribera norte de Río Negro (es decir, sin vadearlo) hacia el Oeste, hasta la zona donde el Río Negro se divide en dos, tenemos unos 340 km más, lo que nos da un total de 1.540 km que son más de 207 leguas, cifra que responde también muy bien a la expresión del testigo citado por Coni, de que llegaron a una sierra baja y pasaron durante dos o tres jornadas que hacen aproximadamente
8 ó 12 leguas más adelante.

En cuanto a la afirmación del testigo del río caudaloso y hondable que no pudieron pasar ni vadear y poblado de islas de arboleda, está representada en el terreno por las islas situadas a la orilla de la costa del mar dentro del río Colorado y Negro, cuyos nombres entre otros son Isla de los Césares, Isla de los Riachos, Isla Flamenco, e Isla Gama.

Esta medición en leguas de las empleadas por Hernandarias nos da una prueba terminante de que viajaron por las costas del mar y del Río Negro hasta pasar la sierra baja dos o tres jornadas. Esa sierra baja está ubicada correctamente en la plancheta Choele-Choel en escala 1:500.000 del Instituto Geográfico Militar.

[5] Hemos basado nuestro estudio de geografía histórica en los valiosos documentos dados por ei historiador ENRIQUE DE GANDÍA en su obra: *Límites de las Gobernaciones Sudamericanas en el siglo XVI*. 1933, aunque hemos discrepado en cuanto a los resultados, debido no sólo a que el Dr Gandía emplea un tipo de legua que no corresponde, sino también a la forma distinta de interpretarlos.

[6] Estudios inéditos hechos en el terreno, sobre geografía histórica, nos han permitido ubicar con toda precisión el lugar donde existió, que es muy distinto de los indicados hasta ahora. Hace cuarenta años, encontramos restos de tapias de la desaparecida ciudad, los que por otra parte son atribuidos por los escasos pobladores del lugar a la vieja Esteco.

Su posición geográfica fue la siguiente: 25°34’ de latitud Sur y 63°47'

de longitud Oeste de Greenwich, frente a la estación de Nuestra Señora de Talavera, a 16 km sud sud-oeste de la misma.

[7] En nuestros varios trabajos sobre la ubicación de Santa Fe la Vieja, entre otros: *"La primera ciudad de Santa Fe no estuvo en Cayastá"* y *"Ubicación Geográfica de la primera ciudad de Santa Fe",* hemos establecido la correcta ubicación de la desaparecida ciudad. Las ruinas de Concepción de Cayastá de los Charrúas (reducción y pueblo) han sido lamentablemente confundidas con las de Santa Fe la Vieja por algunos historiadores, quienes han entronizado en nuestra historia un mayúsculo error.

[8] En nuestra publicación-separata de la edición de la revista "La Ingeniería", del Centro Argentino de Ingenieros, año 1948, hemos dado la correcta ubicación de esta desaparecida ciudad: "*Ubicación Geográfica de la Ciudad de Concecipón del Bermejo*". Un nuevo trabajo inédito, más completo que el anterior, está terminado por nosotros desde marzo de 1966,

[9] Sobre las unidades de medida antiguas hemos publicado un trabajo en "La Ingeniería", en 1947, que ha sido grandemente superado y completado posteriormente —marzo de 1966— por nosotros, el que está inédito y se intitula: "*La legua - Unidades de medir distancias e itinerarios empleados en nuestro territorio hasta el siglo XX".* En él se da los valores de todas las unidades de medida que, ya sea con el nombre de milla o legua, han sido empleadas por descubridores, conquistadores y colonizadores de la América Meridional.

[10] PIGAFETTA; obra citada en 1.

[11] Se supone que la expedición estaba dirigida por el portugués Gonzalo Coelho, quien sería el capitán mayor a que hace referencia Vespucio, y que se oculta detrás de este último a quien confía el mando de la flota cuando llegan al Río de la Plata, por actuar desde entonces en zona prohibida para los portugueses y reservada a España.

[12] En su carta de 1500, página 103, VESPUCIO dice: "... y con cuantos instrumentos, que fueron el cuadrante y el astrolabio".

[13] MORISON, obra citada, págs. 221 y siguientes.

[14] Dice POHL, pág. 132: Luego está bien claro que Américo siguió usando la "medida de 16 leguas dos tercios por grado, mientras adoptaba la equivalencia de cuatro millas romanas y media por legua. En esto estaba en desacuerdo con los portugueses, cuya legua era de cuatro millas romanas".

[15] En estudio comparativo que hemos hecho y que está inédito, hemos consignado los siguientes valores para el pie romano: World Almanach —1940— pág. 721... 11 pulgadas y 3/5 igual a 11,6 x 0,0254 igual a 0,2946 m.

El doctor August Blind, citado por GREVE en su "*Historia de la Ingeniería en Chile*", da para el pie romano 0,29600 m. SAMUEL ELIOT MORISON, en su obra: "*El Almirante del Mar Océano*", pág. 255, nos da para la milla romana (no para el pie) 1.480 m; agrega que algunos entendidos dicen 1.481 ó 1.482 m. Este último valor es el que corresponde al pie igual a 0.296.

En efecto: 5 pies X 0,296 m X 1.000 pasos igual a 1.480 m la milla romana.

El valor del pie dado por el World Almanach nos da para la milla romana el siguiente valor:

5 pies x 0,29458 m x 1.000 pasos igual a 1.472,2 m la milla.

En cuanto a POHL en su *"Américo Vespucio"* (pág. 255) nos da los siguientes valores:

11.64 a 11,67 pulgadas por pie romano.

11.64 x 0,0254 igual a 0,2956 m por pie romano.
0 2956 m x 5 x 1.000 igual a 1.478 m.

11,67 x 0,0254 igual a 0,29636 m por pie romano.
0,29636 m X 5 X 1.000 igual a 1.481,82 m.

En cuanto a la milla italiana es según JULIO GUILLEN en la pág. 18 de su obra *"El Primer Viaje de Cristóbal Colón"*, igual a 1.777,5 metros.

[16] En nuestro estudio sobre la legua ya mencionado en [9], hemos analizado este aspecto de las erróneas ideas de Colón sobre las medidas de la Tierra y las ideas de los sabios de los siglos pasados, de Vespucio, etc. sobre este tema.

[17] Este punto está tratado por nosotros con todo detalle en el estudio sobre la legua a que nos hemos referido en [9].

[18] En la pág. 107 de su carta de 1500, dice: "corresponde a cada grado 16 leguas y dos tercios", y en la pág. 131 de su carta de 1501 expresa: "alrededor de setecientas leguas (que cada legua tiene cuatro millas y media)".

[19] Uno de los varios que han afirmado eso, es quien en el diario "La Prensa" de Buenos Aires, el 21 de julio de 1946, publicó un artículo con el título de *"La prioridad en el descubrimiento de Las Malvinas"* bajo el nombra o seudónimo —no lo sabemos— de COMANDANTE FINLAY.

[20] Ver en *"El Almirante del Mar Océano"*, *de* SAMUEL ELIOT MORISON, pág. 3, fig. 1.

[21] Ver, por ejemplo, el mapa de la pág. 37 de la Antártida Argentina del atlas intitulado *"Nuevo Atlas Geográfico Metódico Universal",* de JOSÉ ANESI, X edición, 1951.

[22] *"Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América"*, por ALEJANDRO DE HUMBOLDT, edición marzo de 1946.

[23] Pág. 71 del *Nuevo Mundo;* prólogo del Dr. Levillier.

[24] LUIS ANTONIO DE BOUGAINVILLE: *Viaje Alrededor del Mundo*, edición Espasa-Calpe S. A., Madrid, 1936.

FE DE ERRATAS

En la primera parte de este trabajo, publicado en el N° 669.

Página 517 - 9ª línea: Donde dice y a, debe decir ya.

Página 517 - 29ª línea: Donde dice prestadas debe decir prestas.

Página 518 - 29ª línea: Donde dice noroeste debe decir noreste.

Página 518 - 43ª línea: Donde dice intitulado debe decir intitulada.

Página 518 - 45ª línea: Donde dice Convenimos debe decir Convinimos.

Página 522 - 22ª línea: Donde dice utilizan debe decir bautizan.

Página 523 - 1ª línea: Donde dice Rio debe decir río.

De los nombres de los buques (*)

Por Elío Nuti

Desde tiempos muy antiguos la nave, esa maravillosa creación del ingenio humano, que pareciera involucrar todo lo que el progreso técnico de cada época ha podido realizar, ha sido considerada con toda justicia como un ente jurídico, hasta el punto de que, militar o mercante, se la considera como parte integrante del territorio de la nación bajo cuya bandera navega, con todos los derechos de soberanía que derivan de ese concepto.

Ese carácter cobra aún mayor importancia en el buque de guerra, ajeno a todo interés privado, y que es a la vez símbolo, representación, y potencia, tanto material como moral y espiritual de su patria.

Esas consideraciones han influido seguramente para que apareciera ya en remotas épocas la costumbre de dar nombre a los buques, como si ellos participaran como seres vivos en la vida febril de la Marina y de sus hombres; y en efecto tienen vida propia pues nacen, viven, y mueren, ya de muerte natural, ya de muerte violenta, tal como sucede con los humanos.

* Traducción ligeramente abreviada y adaptada del artículo aparecido en la "Rivista Marittima" de enero de 1967, que se publica por gentil autorización de su Director, el almirante D. Vittorio Prato.

La botadura se considera en todas partes como el nacimiento de la nave; se la festeja con características y a veces solemnísimas ceremonias, pues marca en forma espectacular el instante de su primer contacto con el elemento en que vivirá: el mar eterno.

Resulta, pues, lógico que la elección de su nombre, especialmente tratándose de unidades militares, esté lejos de ser un detalle sin importancia: no sólo para el ambiente marinero, al que se irá volviendo familiar con el tiempo, sino también para la ciudadanía en general. Y ello no sólo por la prosaica razón de que, al fin y al cabo, es la comunidad la que con su dinero ha pagado su construcción, sino también por ese cariño y ese justificado orgullo que todo ciudadano consciente de un país civilizado experimenta, o debiera experimentar, hacia las férreas criaturas de la flota de su país, que assguran la defensa de su libertad.

Consideraciones generales

En genera], los nombres se imponen con cierto criterio y con un cierto gusto. Por ello se convierten en una característica de la época histórica o de la situación geográfica del país a cuya marina pertenecen.

La carabela de Colón se llamó *Santa María* como expresión de la fe que animaba al gran genovés.

Nuestra Señora del Rosario fue el nombre de un galeón de la Invencible Armada, testimonio del espíritu religioso que reinaba en la flota de Su Majestad Católica.

Los nombres mitológicos han gozado siempre de gran favor. Los nombres altisonantes fueron característicos en el período barroco, como el *Soleil Royal* de Luis XIV o los de algunas unidades de la República de Venecia que citamos al azar: *San Giovanni Battista Grande, Redentor del Mondo, Pace e abbondanza, Fama Volante, Leone Trionfante, Fortuna Guerriera, Valor Coronato,* etc. Durante los siglos que siguieron al XVI pasaron a prevalecer los nombres dinásticos, los de santos, héroes y guerreros, y los que exaltaban virtudes varoniles, como *Intrépido, Generoso, Audaz,* o románticos y sugestivos como *Le Terrible, Le Formidable, Affondatore, Vorágine,* etc.

En época más moderna, especialmente después de la aparición del submarino, hicieron su entrada ilustres sabios e inventores, como *Lagrange, Curie, Edison, Dupuy de Lome, Galileo Ferraris, Isaac Peral,* etc.

Canonicus y Tecumseh fueron nombres dados por la Marina de la Unión en recuerdo de los aborígenes habitantes de los que hoy son Estados Unidos, *Rurik* y *Wariag* recordaban en la antigua Marina rusa los orígenes históricos del imperio de los zares ; mientras que el primer gran acorazado japonés se llamó *Fuji* en honor del volcán sagrado nacional.

Y podríamos multiplicar los ejemplos...

Digamos pues que, en general, los nombres son apropiados y dignos del noble papel que deberá desempeñar la unidad que los ostenta.

Pero no siempre ocurre así.

Criterios de selección

Algunos estudiosos, como el teniente de navío Brunelli (de la Marina Italiana) sostienen que el nombre debiera ser exclusivamente "marinero", para conservar así siempre el concepto intrínseco del líquido elemento.

Tal limitación nos parece excesiva, y creemos que dos grandes barcos ingleses que combatieron en 1916 en Jutlandia han dejado imperecedera fama, a pesar de llamarse *Tiger* y *Lion*.

Dicho esto, pensamos, por nuestra parte, que los criterios que deben guiar al bautizador de buques podrían ser los cuatro que siguen:

a) Propiedad:

El nombre debe ser, ante todo, "apropiado"; y lo será sin más si conmemora una gran victoria, un gran almirante, aún un famoso general, con tal de que sea insuperable en el arte militar, como *Giulio Cesare, Napoleon,* o que haya contribuido en modo evidente a la salvación de su país, como *Foch, Díaz, Scharnhorst, George Washington,* etc.

Dante Alighieri ha sido atribuido con absoluta propiedad, no sólo por ser el poeta nacional de Italia, sino también porque combatió por sus altos ideales morales con la pluma, pagando su lucha con el amargo sacrificio del destierro.

En cambio, grandes artistas como *Rajfaello* o *Verdi,* exponentes de artes gentiles y delicadas, o sabios benefactores de la humanidad como *Pasteur,* no serán aptos para "patronos'' de buques de guerra mientras que, como puros símbolos del genio de su patria, sus nombres han sido elegidos con toda justicia para importantes unidades de la marina mercante.

b) Dignidad

El nombre de una nave debe ser "digno" y "decoroso", para que ésta se recuerde con admiración, y totalmente exento de cualquier connotación peyorativa o ridicula.

En la marina francesa existían pequeñas unidades con nombres estrambóticos: *Clameur* (griterío), *Fracas* (estrépito), *Hippopotame,* pero se trataba de robustos remolcadores, por lo tanto útiles, si bien modestas, unidades auxiliares, humildes servidores de la flota; los mismos nombres, aplicados a verdaderos buques de guerra, resultarían ridículos y estarían fuera de lugar.

c) Peculiaridad

Debería existir siempre una correlación íntima entre el significado del nombre y la función del buque que lo ostenta.

Llamar *El Rayo*, o *Relámpago* a un buque de línea, generalmente lento, sería tan impropio como bautizar *France, United States, Duilio* o *Nelson* a un liviano y ágil cazatorpedero.

Algunos buques-escuela que ostentan nombres de grandes navegantes del pasado, *Amerigo Vespucci, Cristoforo Colombo*, *Juan Sebastián de Elcano,* constituyen un ejemplo perfecto y clásico de este concepto.

A un buque hidrógrafo destinado a investigaciones científicas, *Investigator*. le queda muy apropiado, así como *Stella Polave* fue el espléndido nombre que el inolvidable duque de los Abruzos. almirante y explorador, dio para que lo paseara por las soledades del Artico al ex buque sueco *Jason,* que ya tenía un nombre bien marino.

d) Estética

Finalmente, el nombre debe responder en lo posible a un criterio estético. Y responderá sin duda, si obedece a los criterios antedichos y es además breve, sin complicaciones literales, y expresa de modo adecuado el espíritu del pueblo al que pertenece. *Dándolo, Lepanto*, *Dardo, Majestic, Magnificent, Implacable*, *Resolution, Libertad*, *Constitution, Oriflamme, Mikasa, Maryland, Nebraska, Monitor*, *Pobieda* (Victoria), *Kaiserin, Emden, Goeben, Plata*, *Amazonas, Panther*, son gratos al oído e inmensamente sugestivos, aun ignorando o prescindiendo de su significado intrínseco.

Los nombres largos y complicados solo muy raramente sue-

nan bien. Recordemos la cañonera inglesa *Weston super Mare,* (cuyo nombre hubo que podar dejándolo en *Weston),* el buque holandés *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* (Reina Guillermina de los Países Bajos), el crucero austro-húngaro *Kaiserin und Königin María Theresia* (Emperatriz y Reina María Teresa) y el italiano *Giovanni delle Bande Nere,* y más aún el *Emanuele-Filiberto Duca d'Aosta*, evidentemente demasiado abundantes. Pero los mismos marinos ya se encargan de simplificarlos por su cuenta: nadie ha dicho nunca en la Armada de Italia *Conte di Cavour*, *Giulio Cesare*, ni *Leonardo da Vinci*, sino simplemente "Cavour", "Cesare", y "Leonardo" *.

Hay, por fin, un quinto requisito, que no se refiere a una unidad sola sino a la serie de la que ésta pueda formar parte; en efecto, raramente los tipos de buques se limitan a encarnarse en un solo ejemplar sino que generalmente son por lo menos dos o tres naves del mismo modelo, y por lo mismo parecerá evidente que deberá reinar entre sus nombres una cierta homogeneidad.

Sin embargo, no siempre se respeta esa norma.

Por ejemplo, una famosa división de la época del resurgimiento de la potencia marinera del joven reino de Italia, estaba formada por tres acorazados similares: uno de ellos con un nombre dinástico y los otros dos con nombres de islas: *Re Umberto, Sardegna,* y *Sicilia.*

En conclusión: los cánones de la "Onomástica Naval" deberían cumplir con los criterios de propiedad, dignidad, eufonía, estética y homogeneidad.

La Tradición

Todas las Marinas, o por lo menos las más importantes, poseen una tradición, que en el fondo no es sino la memoria de su propia vida, a veces secular, que se desenvuelve paralelamente a la historia nacional.

El mejor sistema para mantener viva y vigorosa a la tradición naval, está en "repetir" los nombres, con el doble objeto de renovar su valor intrínseco y de recordar a las jóvenes generaciones que no lo conocieron, al navío que lo paseó con honor por los mares, antes que el que lo ostenta en la actualidad.

* Y en la nuestra nunca se dijo *Presidente Sarmiento* ni *General Belgrano,* sino "la Sarmiento" y "el Belgrano" (N. del T.).

Este sistema, que tiene su máxima expresión en la Marina Británica, aunque más no fuera por razones cronológicas, no puede sino resultar muy simpático y es realmente digno de un estudio detallado.

Citemos algunos casos: el último acorazado británico ha sido el *Vanguard,* séptima unidad con ese nombre. El portaaviones *Ark Boyal* lleva un nombre muy repetido: el primer buque que lo tuvo fue la nave almirante de las fuerzas inglesas que salieron a encontrarse con la Invencible Armada en 1588; y finalmente otro portaaviones ostenta el nombre de *Eagle,* repetido nada menos que 26 veces en la historia de esa Marina Real que durante un siglo no tuvo rival en los mares.

Ese sistema que, con un término poco elegante pero apropiado, podríamos llamar "repetitivo", lo siguen también otras marinas *, exige asimismo cierto cuidado para su empleo. En teoría, el nombre debería seguir ligado a la categoría, o sea, no usarse para unidades de tipo distinto al de la primitiva. En la práctica esta norma debe por fuerza admitir excepciones, debidas a la incesante modificación y transformación de los tipos de los buques.

En rigor, los nombres ya usados por navios grandes deberían volver a atribuirse a grandes unidades, los de los cruceros a otros cruceros, los de submarinos a nuevos submarinos, los de buques auxiliares a otros del mismo empleo, y así sucesivamente.

Naturalmente, tal norma no puede ser imperativa, ya sea porque con el andar del tiempo algunos nombres pierden su significado o se desligan de la imagen que evocaban en la mente de los contemporáneos de su primera atribución, ya sea porque una aplicación excesivamente rígida de tal norma conspiraría contra la variedad, que también tiene su encanto; ya sea finalmente por la evolución de los tipos, a que hemos aludido anteriormente.

Citemos algunos ejemplos. ¿Qué significado podrían tener hoy los nombres de *Giove Fulminante* (Júpiter tonante), *Devastation,* o *Bucentaure* (navío de los Dux de la República de Venecia) ? Sin contar los que pierden actualidad política, como *Príncipe Amedeo, République, Egalité,* etc., que designan cosas que en su momento fueron novedades por las que se luchó y ahora son instituciones sobreentendidas.

En 1906 la Marina italiana lanzó una nueva serie de torpe-

* La nuestra entre ellas. (N. del T.)

deros que se llamó "la clase de los soldados" pues cada uno llevaba el nombre de uno de los cuerpos de su Ejército: *Fuciliere, Granatiere, Bersagliere,* etc. Al construirse, treinta años más tarde, una nueva serie, el *Pontiere* (Pontonero) fue reemplazado por *Geniere* (soldado del cuerpo de ingenieros) y se agregó el *Aviere* (soldado de la Aeronáutica) que naturalmente no podía haber existido en la serie primitiva.

La Gran Bretaña siempre ha dado el nombre de *Dreadnought* a los más poderosos de entre sus buques. Sus más recientes homónimos han sido un acorazado de 1871 y otro el famosísimo de 1906, que por antonomasia dio su nombre a todos los que se construyeron en adelante, de tal modo que éste pasó a designar un tipo de buque de guerra.

Hoy que ya han desaparecido los acorazados, el nombre propio subsiste, aplicado esta vez a un submarino atómico que simboliza la potencia de la marina ultramoderna.

Y citamos finalmente dos ejemplos que dan testimonio de la considerable fuerza moral del sistema "repetitivo": proceden de Rusia y del Japón.

En efecto, la Marina soviética ha repetido en sus más recientes cruceros los nombres que ostentaban unidades de la flota imperial en la desastrosa guerra de 1904-5, y el Japón, habiendo perdido totalmente su potencia naval y teniendo que volver a empezar su reconstrucción "desde cero"' con pequeñas unidades de modestísimo poder bélico, les dio sin embargo a casi todas ellas los nombres tradicionales que designaban a los buques de su pasado apogeo: *Fuji*, *Yashima, Satsuma*, *Kiji,* por no citar sino unos pocos de los que adornaban la popa de las grandes naves del imperio del Sol Naciente.

Al honrar así la tradición, da ese pueblo clara medida del amor por su Marina, aplicando el criterio con buen gusto y con propiedad.

Cambios de nombres

Sabia norma general sería que las unidades militares no cambiaran jamás de nombre, ya que éste se halla tan íntimamente ligado a la vida de la nave que parecería imposible separar el uno de la otra. Ello explica que muchas unidades hayan pasado a la historia con uno solo de los varios nombres con que se los conoció durante su vida. Baste un ejemplo: el del famoso acorazado sudista *Virginia*, universalmente recordado con su pri-

mitivo nombre *Merrimac.* Además, existen razones de orden práctico que aconsejan mantener, siempre que se pueda, el nombre original.

En cambio, aparecen a veces gravísimos motivos que imponen un cambio; generalmente se trata de acontecimientos políticos: grandes movimientos de opinión internos, rupturas de la continuidad en el orden dinástico o gubernativo, insurrecciones locales, etc.

Citaremos los cambios efectuados en la flota francesa después de 1789, la revolución rusa de 1917, la pacífica revolución española de 1931 y la cruenta guerra civil, y la caída del fascismo en Italia.

Es evidente que cuando una mutación política pasa de ser un cambio superficial de equipos gobernantes y en cambio tiene íntimas y profundas raíces en el sentimiento popular, resulta difícil conservar nombres que evocan hechos o personas que han dejado de ser gratos.

A veces parece oportuno cambiar el nombre de buques que hayan sido teatro de sublevaciones, como el caso del famoso *Potemkin* zarista, rebautizado inmediatamente como *Panteleimon* pero que todo el mundo recuerda con su antiguo nombre, y el del crucero holandés *De Zeven Provincien,* cuyo nombre se cambió por *Surabaja* luego de una insurrección colonial.

El caso de los buques soviéticos resulta particularmente interesante. La revolución de 1917 abolió prácticamente casi todos los nombres anteriores, aun los carentes de significado político, perdonando únicamente al *Aurora* por haber sido éste el crucero que hizo los primeros disparos a favor de la revolución.

Todas las unidades, aun las más viejas e inservibles, fueron vueltas a bautizar y algunas (lo que es peor) varias veces, dándose, entre otros nuevos, el nombre de *Garibaldi* (por poco tiempo) y aún *Garibaldietz* (garibaldino). Algunos de los nombres nuevos resultaron por lo menos tan sugestivos como los antiguos: *Barrikada, Pariyiskaia Komuna* (Comuna de París), *Oktiabrskaia Revolutsia* (Revolución de Octubre).

Pareció pues muy llamativo que, luego de la dura victoria de 1945, la Marina soviética volviera a designar varios de sus barcos con sus nombres primitivos, lo que se puede interpretar o bien como una muestra de la incoherencia que suele afectar a los regímenes dictatoriales, o bien como la prueba del resurgi-

miento del patriotismo nacional que busca sus fuentes en la tradición histórica.

La efímera República Española de 1931 dio pruebas de moderación al limitarse a cambiar los nombres de las unidades que conmemoraban la monarquía depuesta por otros de sentido general, como *República*, *Libertad*, *España.*

El mismo criterio inspiró a quienes se hicieron cargo del gobierno de Italia al día siguiente de la caída del fascismo cuando cambiaron los nombres de *Camicia Ñera* y *Littorio* por los de *Artigliere* e *Italia,* nombre este último sobre el cual no podría haber un consenso más unánime, tanto más cuanto se trataba de un nombre clásico y "repetido" *.

Digno de mención es el caso del primer vapor de hélice: puesta su quilla con el nombre revolucionario de *Vingt-quatre Fevrier* en 1847, fue botado con el muy republicano de *Président,* para entrar finalmente en servicio ya bajo el Segundo Imperio con su definitivo nombre de *¡Napoleón!*

Existe también el caso de los nombres "agregados". Se refiere únicamente a aquellas unidades que por su pequeñez se construyen en series a veces de decenas, cuando no de centenares de unidades. Esos diminutos navios reciben generalmente, sobre todo en las marinas mayores, una sigla, o sea una combinación de letras y numerales, pero no faltan casos en que luego se les agrega un nombre individual.

A veces sucede también lo contrario: unas antiguas torpederas italianas habían recibido primitivamente hermosísimos nombres, que en 1888 les fueron cambiados por prosaicas siglas: 1 T, 13 T, 22 Y, etc.

Es mejor evitar tan penosa caída en el anonimato; una vez asignado el nominativo (sea nombre o sigla) no debería cambiarse nunca, salvo casos muy especiales.

El sistema de las siglas parecería únicamente justificado en las marinas que hubieran agotado los recursos de la onomástica, por ser tan grande el número de sus unidades. En cambio, para las flotas menos numerosas sería mejor no usar el sistema y dejar en vigencia el otro, mucho más simpático, de que cada unidad, por modesta que sea, tenga su propio nombre, más grato a la memoria que una fría cifra.

* Así como inspiró al Comando de nuestra Marina de Guerra en Operaciones cuando rebautizó al crucero *General Belgrano*, glorioso nombre, también repetido, diremos nosotros. (N. del T.).

Eventualmente, y sólo por motivos prácticos, podrá dejarse, o usarse agregada, la sigla, que en algunos casos ha alcanzado fama comparable con la de algunos nombres. Un ejemplo vale por todos y es el archiconocido de los submarinos alemanes, cuya sigla "U", seguida de un número progresivo, los ha distinguido siempre desde el origen del arma a principios de este siglo. (Recordemos que la "U" corresponde a la inicial de la palabra alemana "Unterseeboote", navio submarino).

Métodos particulares

Algunas marinas emplean sistemas onomásticos especiales que van más allá de la costumbre de imponer nombres característicos (sean o no repetidos) a barcos de modelo similar, y llegan a constituir verdaderas fórmulas generales. Los principales son el sistema inglés y el norteamericano.

El primero es sobre todo "alfabético", por así decirlo. Algunos tipos se distinguen silábicamente, es decir, que los buques de una misma clase tienen nombres que empiezan o terminan todos con la misma sílaba.

Ejemplos: *Teokol,* de una serie de petroleros cuyos variados nombres terminan todos en "ol"; *Dawdale,* de otra serie terminada en "dale"; la lancha torpedera *Planet,* cuyas gemelas tienen todas nombres que riman en "et"; el transporte *Fort Duquesne,* cuyos hermanos de serie tienen todos nombres precedidos por el prefijo separado "Fort". Análogamente, un numeroso grupo de cañoneras, distinguidas por el prefijo "Loch": *Loch-Lomond, Loch-More,* etc.; *Alert-Bay,* un aviso cuyos gemelos llevan todos el sufijo "Bay", etc.

Pero el verdadero método "alfabético" de la Marina Real británica está en la inicial de los nombres, que distingue así en forma racional y práctica al grupo de unidades similares, sistema adoptado especialmente para los destructores, pero que vale también para unidades de gran desplazamiento.

Ejemplos típicos son los acorazados del tipo "R", veteranos de las dos guerras mundiales: *Revenge, Ramillies, Renown, Repulse,* etc.; los cruceros de batalla *Inflexible, Invincible*, *Indomitable,* protagonistas de la primera; los cruceros tipo "C" *(Capetown, Colombo*, *Curaçoa, Coventry,* etc.) ; los del tipo "D" *(Delhi, Dragón, Durban,* y otros cinco idénticos), tipo "E" *(Exeter* y *Essex),* etc. Nótese que el mismo se aplicaba en forma drástica: los nombres de una misma serie tenían únicamente en común la

letra inicial, prescindiendo del significado, que sólo por casualidad resultaba análogo. En cambio, en 1929, se comenzó a adoptar un sistema más orgánico de "alfabetismo", que se inició con una nueva serie de destroyers: cada tipo comprendía ocho unidades, que en promedio se botaban de a una por año.

Se comenzó con el tipo "A" (*Acosta, Achates, Acheron,* etc.) y se continuó usando las letras sucesivas casi hasta la víspera de la guerra, con los torpederos tipo "K" (*Kimberley, Kipling, Kandahar,* etc.), con la única excepción del tipo "C" que constó solamente de cuatro unidades.

Ni siquiera la guerra interrumpió el sistema: la serie prosiguió regularmente hasta la *"Z" (Zambesi, Zebra, Zodiac,* etc.) botados en 1943 y 1944.

Faltó la "Y", pero el ejemplo queda como un modelo de la aplicación de un método alfabético racional.

Más conspicuo aún es el sistema norteamericano, basado, podría decirse, en una verdadera legislación que establece los nombres que deben asignarse a las diversas clases de buques, sin ninguna preocupación de tipo alfabético.

Los buques de línea (navios y más tarde acorazados) tenían siempre los nombres de los Estados de la Unión; los cruceros son homónimos de las grandes ciudades, los destroyers llevan el nombre de marinos ilustres, y los submarinos nombres de peces u otros animales del mar. La regla perdió algo de rigidez con el advenimiento de los portaaviones, que debían haber sido bautizados con el nombre de victorias. Los primeros ostentaban los de las guerras de la independencia nacional: *Saratoga*, *Lexington, Yorktown*, y luego los de la primera y segunda guerra mundial: *Belleau Wood, Coral Sea*, etc., pero luego se abandonó la norma al incorporarse el *Franklíi D. Roosevelt,* el *Forrestal,* el *Independence,* y el *John F. Kennedy.*

El sistema se extiende también a las unidades auxiliares. Los remolcadores tienen nombres de tribus pieles rojas, los rastreadores, de pájaros, y así sucesivamente. Un ejemplo general sería pues: el acorazado *Iowa,* el crucero *Boston,* el destructor *Farragut,* el submarino *Swordfish* (pez espada), el rastreador *Raven* (cuervo) y el remolcador *Sioux,* sin olvidar a los buques-hospital *Tranquillity, Consolation* y *Benevolence,* nombres que son todo un poema y una promesa para el "usuario".

El último velero mercante argentino: la barca "Tijuca"

Por el capitán de ultramar Albino C. Morales

Un día, durante el verano de 1946, navegábamos a bordo del pequeño buque-motor "Santa Elena", en viaje de Buenos Aires a Paranaguá, y estando a quince millas al Sur del faro Conceiçao —en la costa de Río Grande do Sul— nos aproximamos hasta cinco millas de la playa para avistar un casco varado.

Con el auxilio de los prismáticos, nos era fácil notar que el tiempo había ya impreso en él la huella de su implacable castigo.

Abandonado a su suerte o, para decirlo con más propiedad, a su desgracia, e indefenso contra los ataques atmosféricos, la corrosión —activada por los vientos salados del mar— había hecho presa de las chapas de su estructura.

Apenaba verlo del color de la herrumbre y nadie, excepto quien le conociera antes, hubiera podido imaginar cuán hermosa nave era cuando corría sobre la desierta vastedad del mar impulsada por los vientos.

Lo que estábamos viendo era el cadáver de lo que fue uno de los últimos veleros mercantes de ultramar y el último de ellos que navegó bajo el pabellón argentino, cuya vida terminó allí después de setenta y nueve años de servicios continuados en el mar.

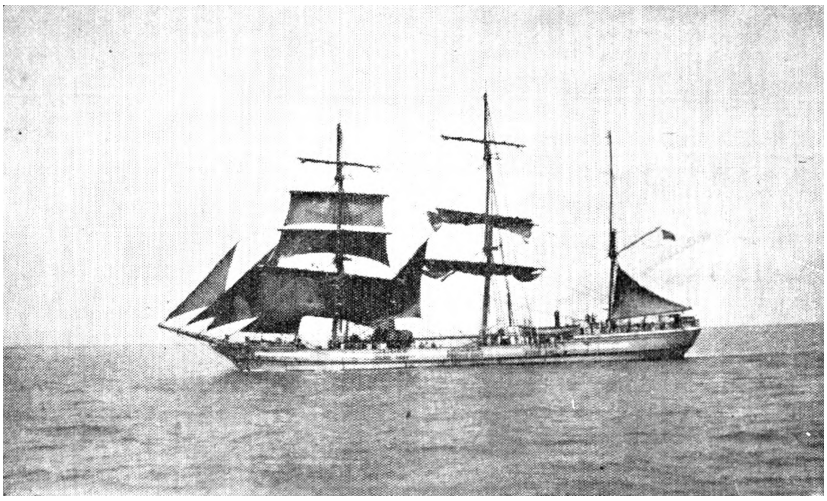
Viejo y trabajado como estaba, su casco aún permanecía

enhiesto y sus altos mástiles todavía apuntaban al cielo como en sus más gloriosas singladuras oceánicas.

Sus vergas permanecían sobre las cofas y crucetas, desafiando las tormentas y definitivamente desposeídas de las velas que por más de tres cuartos de siglo lo llevaron a través de los oceános.

Sólo parte de su jarcia firme parecía haber sufrido averías visibles, tal vez más por obra de los hombres que del tiempo.

Aquel que veíamos era el casco de la vieja y legendaria "Tijuca", la cual, años antes de la segunda guerra mundial, ocupaba el segundo lugar en edad entre los veleros de ultramar a flote sobre todas las aguas del mundo.



Eran sus dimensiones, de acuerdo a los correspondientes certificados, 58,50 m de eslora, 10,50 m de manga y 6,30 m de puntal. Tenía asignado el número 1967 de la matrícula de Buenos Aires, su arqueo neto era de 497 toneladas y el bruto de 747 toneladas, pudiendo cargar hasta mil toneladas de peso con un calado de 18 pies en agua dulce.

Estaba aparejada como brick-barca, pues tenía tres mástiles, de los cuales sólo el trinquete y el mayor largaban velas cuadras; pero se la conocía como barca, lo cual es costumbre en este tipo de naves.

Cazaba velas mayores, gavias dobles, juanetes, tres foques, estay de mayor, estay de trinquete y, en el palo mesana, una pequeña cangreja triangular.

Más antigua que ella era la "Frideborg" -con igual aparejo- que fue botada un año antes en Sunderland con el nombre de "Cleta", rebautizada más tarde "Nelli y Matilde" y, posteriormente, con el nombre mencionado en primer término.

Tuvo cuatro propietarios y sólo una vez cambió de nacionalidad. Nació francesa y murió argentina, pero toda su vida ostentó su nombre brasilero.

La "Tijuca" fue uno de los pocos barcos afortunados que llevó el mismo nombre durante el transcurso de su prolongada existencia. Y decimos afortunados porque, ciertamente, no a todos los buques les es dado conservar su nombre original cuando, como nuestro velero, llegan a tener una larga vida, durante la cual lo más común es que cambien varias veces de propietario, de bandera y de nombre.

Raro sortilegio parecía tener, en verdad, su bello y exótico nombre para decidir a sus cuatro armadores a mantenerlo.

La barca gozó de cierta popularidad en sus últimos años y algunos redactores periodísticos trataron de explotar la aureola romántica, propia de los veleros, atribuyéndole un origen de nobleza y tejiendo un romance imperial entre la múltiple cabullería de su aparejo.

De acuerdo con esa historia, la nave había sido construida para la Armada Imperial Francesa durante el reinado de Napoleón III —a la cual perteneció en calidad de buque-escuela— habiendo sido visitada por dicho Emperador y su esposa, Eugenia de Montijo. Esta última habría regalado la lámpara de bronce existente en la cámara del comandante, a la cual —por esa razón— dieron en llamar "la lámpara de la Emperatriz".

En verdad, se había dicho —con más fantasía que fundamento— que la barca perteneció originalmente a la Armada Imperial Francesa, pero nadie tuvo pruebas para afirmarlo. Y hete aquí que estos señores se enteran un día de la existencia de la nave, tiran de la madeja y sacan un hermoso hilo de novela. Tan hermoso que merecía ser cierto.

La "lámpara de la Emperatriz" alumbró entonces con fulgores de radiante sol en un mar ecuatorial.

Pero a nosotros no nos convenció esa fábula y, en procura

de la verdad, escribimos un día al capitán de corbeta Vichot, Director de los Museos de la Marina, en París, quien tuvo la amable atención de ponernos en contacto con el capitán Louis Lacroix, de la Marina Mercante Francesa, que sirvió a bordo de la "Tijuca" en el año 1894.

Dice el capitán Lacroix que la barca de tres mástiles "Tijuca" fue construida en Nantes en 1866, en los astilleros Gouin, siendo botada con todas las ceremonias de estilo en 1867, por cuenta de M. Mazurier, quien la destinó, juntamente con un segundo navío de igual tipo y también de hierro —cuyo nombre fue "Carioca"— a servir en la línea Le Havre-Río de Janeiro. Estos nombres les fueron impuestos como un homenaje al puerto a cuyo tráfico estaban destinadas, pues —como sabemos— "carioca" es el gentilicio con que se conoce a los naturales de Río de Janeiro y "Tijuca" no es el nombre de un multicolor pájaro tropical, como afirmaron los fabulistas, sino el de un pico próximo a la ciudad nombrada y el de un barrio de la misma.

Ambas naves fueron diseñadas para instalarles sendas máquinas de vapor de 300 caballos, pero los resultados poco satisfactorios de estos mecanismos en aquella época —desde el punto de vista económico y de la velocidad— hicieron que su armador desistiera de su propósito y aumentara sus superficies vélicas.

Sabemos por nuestro informante que la "Tijuca" cumplió con éxito sus tres primeros viajes al entonces alucinante Río de Janeiro y que en los mismos llevó pasajeros de cámara y cargamentos completos de mercaderías generales. Su tripulación se componía de veintinueve hombres y la travesía desde Cabo Lizard hasta Ilha Grande (recalada a la bahía de Guanabara), que para un buque de propulsión mecánica es de cinco mil cien millas, fue cubierto en treinta y uno, treinta y nueve y treinta y tres días.

La "Tijuca" era algo más pequeña que su gemela y su velocidad ligeramente menor que la de ésta.

Después —probablemente en 1876— los dos barcos fueron comprados por los señores Bordes & Fils, armadores de Burdeos que ya poseían una importante flota de veintisiete veleros, quienes los destinaron al transporte de carbón desde los puertos ingleses del Mar del Norte a Río de Janeiro. Desde aquí navegaban hacia el sur, doblaban el Cabo de Hornos y se dirigían a puertos chilenos, donde cargaban salitre y regresaban a Burdeos.

Durante ocho años hicieron esta navegación y en 1884, no

habiendo más cargamentos grandes de salitre, la "Tijuca" y la "Carioca" —por ser los dos buques más pequeños de sus armadores— fueron destinados al transporte del mencionado producto a las Antillas, donde se recibían cantidades más pequeñas del mismo. Desde allí, durante la temporada correspondiente, llevaban azúcar a Nantes y el resto del año maderas para Saint Nazaire o Le Havre.

Así, nuestra barca, al igual que su gemela, dobló muchas veces el temido Cabo de Hornos y —siempre de acuerdo con la información del capitán Lacroix— una oscura noche de 1892, estando en las proximidades de las Malvinas, mientras navegaba con las mayores y los juanetes aferrados, abordó un enorme témpano a flor de agua y, luego de permanecer casi ocho horas en tan peligrosa situación, reflotó sin sufrir averías y continuó su viaje.

La barca era muy manejable con veinte hombres de tripulación y se comportaba muy bien, apopada un pie cuando cargaba carbón y cuatro pulgadas cuando llevaba nitrato.

Por nuestra parte podemos agregar que capeamos dos fuertes pamperos recalando al Río de la Plata y la nave se mantuvo muy bien con un foque, gavias bajas y cangreja. También podemos asegurar que, en estas circunstancias, en ningún momento tuvimos la sensación de correr el menor peligro.

En 1908 los señores Bordes & Fils vendieron la "Tijuca" a la Compañía Argentina de Pesca, cuando ya la barca acreditaba en su haber cuarenta y un años de navegación, y la reemplazaron con el célebre clipper inglés "Marion Josiah", al cual rebautizaron con el nombre de la primera.

Sus nuevos armadores la inscribieron en la matrícula argentina y, encontrándola en buenas condiciones para ello, le instalaron un motor Diesel Polar de 200 HP y una cámara frigorífica de 35 metros cúbicos de volumen interno.

La Compañía Argentina de Pesca, poseedora y explotadora de una factoría ballenera en Grytviken, Georgia del Sur, la destinó al servicio entre su puerto de matrícula y su establecimiento austral. Desde entonces, la barca pasaba sus inviernos amarrada en el puerto de nuestra capital y, largando amarras desde el muelle de Dársena Sur, todos los años se hacía a la mar a principios de la primavera con destino a Grytviken. Durante la temporada ballenera hacía uno o dos y a veces tres viajes, llevando

provisiones y parte del personal empleado en la fábrica y trayendo fertilizantes y aceite de ballena y de foca.

Al finalizar la temporada —en abril o mayo— regresaba definitivamente trayendo de vuelta el personal que había llevado en el primer viaje y dormía nuevamente el sueño invernal junto al muelle que corre a lo largo de la calle Pedro de Mendoza, donde sus altos mástiles ponían un pincelazo de romántico pasado entre las humosas chimeneas de los remolcadores y los buques de vapor.

En Georgia del Sur había —además de la perteneciente a la compañía Argentina de Pesca— otras dos estaciones balleneras explotadas por una compañía británica y una noruega, respectivamente, las cuales tenían sus propios barcos transportes. Pero la "Tijuca" era siempre la primera en llegar, como un feliz heraldo de primavera, trayendo noticias de sus hogares a los hombres que habían permanecido cuidando de las instalaciones y aislados del mundo en aquella isla solitaria y helada. Ella traía de vuelta la actividad y la vida.

Cuando fondeaba nuevamente en la pequeña caleta comenzaban a derretirse los hielos y las chapas de los techos de las barracas volvían a mostrar el rojo color de su pintura.

Es fácil imaginar con qué ansiedad, los que allí invernaron, deseaban ver aparecer sus airosos mástiles detrás de la blanca Punta de los Ingleses, que marca la entrada a la caleta del Rey Eduardo y en cuyo fondo se encuentra Grytviken.

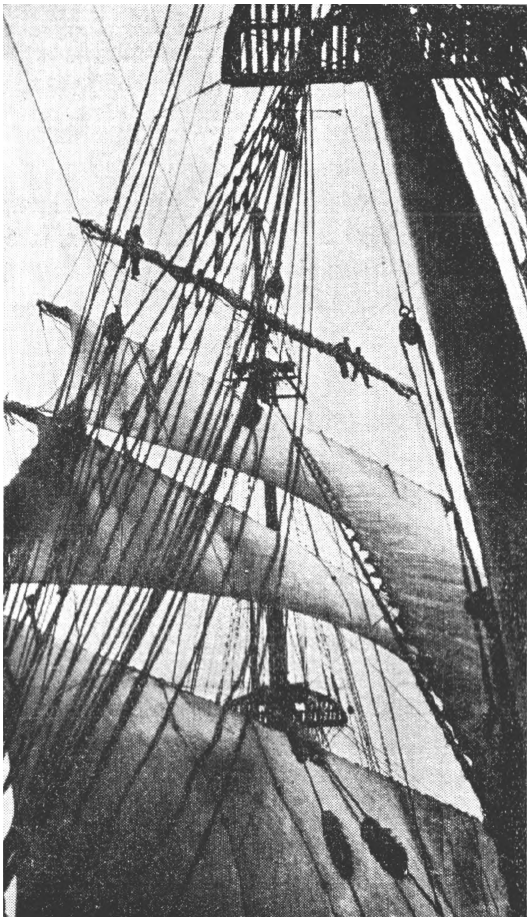
Mientras perteneció a esta armadora el velero fue siempre tripulado con personal escandinavo, excepto durante un breve intervalo en que —por la intervención del entonces Subprefecto General Marítimo, capitán Morixe— embarcaron algunos oficiales argentinos. Esto ocurrió en las temporadas 1932-33 y 1933-34.

En la primera de las épocas nombradas los oficiales fueron Albino C. Morales y Eugenio Clairian y en la segunda Eugenio Clairian y Pablo O. Polack.

Después se volvió al sistema anterior, pues la empresa armadora se oponía a embarcar personal argentino, a pesar de su pabellón.

Las mencionadas épocas corresponden al período anual de caza de ballenas y en la primera de ellas, o sea la de 1932-33, la tripulación estaba compuesta por las siguientes personas: Capitán Johan A. Johansson, noruego, (nat.), casado, 38 años; 1er.

Oficial Olaf Hookansson, sueco, soltero, 68 años; 2° Oficial Albino C. Morales, argentino, soltero, 24 años; 3er. Oficial Eugenio Clairian, argentino, soltero, 22 años; 1er. Maquinista Frithjiof Solhang, noruego, soltero, 35 años; 2° Maquinista Carl Egolm, danés, soltero, 44 años; Radiotelegrafista Alberto Zinmermann,



holandés, casado, 33 años; Contramaestre Gunnar Walliander, finlandés, soltero, 23 años; Velero Federico.....[1] yugoeslavo, soltero, 44 años; Carpintero Nicolás Rasmussen, danés, soltero, 25 años; Marinero Carl Wikrnand, finlandés, soltero, 39 años; Marinero Willi Salminen, finlandés, soltero, 22 años; Marinero Edvart Theodor Andersen, danés, soltero, 29 años; Marinero

[1] Hemos perdido el apellido del velero, lo cual lamentamos mucho porque era el hombre más eficiente de la tripulación.

Walker Styjmand, argentino naturalizado, casado, 36 años; Marinero Olaf Larsen, noruego, soltero, 22 años; Foguista Lauri Greus, finlandés, soltero, 30 años; Cocinero Carl Jorgensen, danés, soltero, 21 años; Mozo Kjell Pedersen, noruego, soltero, 18 años.

En esta época la "Tijuca'' hizo dos viajes a Grytviken y al llegar a este puerto, en el primero de ellos, desembarcó el primer oficial, señor Olaf Hookansson, siendo reemplazado por el capitán Olaf Larsen, quien, procedente de Noruega, llegó a la isla quince días después del arribo de la barca.

Posteriormente, al terminar el segundo y último viaje de esta temporada, el capitán Larsen reemplazó al capitán Johansson en el comando. El segundo viaje de esta misma época se inició en la mañana del 16 de diciembre de 1932, que fue sábado, y cuando aún estaba a bordo el práctico del puerto se fundió el metal antifricción de un cojinete del motor.

Por esta causa la nave fondeó en Intersección, a la espera de que se le proveyera del material necesario para reparar la avería. Pero como era sábado y no había nadie en las oficinas de la compañía armadora, ninguno se enteró de lo que ocurría. Y al día siguiente, domingo, un buque alemán, que estaba fondeado en la rada esperando turno para entrar a puerto, le facilitó un lingote del metal necesario.

Como era verano y hacía mucho calor, y además el buque tenía sus velas como elemento de propulsión, los dos maquinistas se dieron sin ninguna prisa a la tarea de poner el motor en condiciones de funcionar. Este trabajo duró todo el viaje y, muy oportunamente, el capitán pudo empuñar la manija del telégrafo de máquinas para ejecutar la maniobra de atraque a muelle.

El capitán, acostumbrado a navegar a vela y a depender de los caprichos meteorológicos, no se preocupó en lo más mínimo por el problema surgido en el departamento de máquinas de su nave, sino que, muy por el contrario, parecía ignorar que ésta tuviera un motor y que dos personajes con título de maquinistas navales habían firmado el libro de rol.

Tampoco le preocupaba demasiado el día de su llegada al puerto de destino. Cuando soplaba viento favorable viraba el ancla, cazaba las velas y continuaba el viaje y cuando le era contrario cargaba el paño y fondeaba. Esto ocurrió innumerables veces a lo largo de las noventa millas que separan la rada de

Buenos Aires del pontón de Prácticos Recalada, porque los vientos —como es normal en el mes de diciembre— eran leves y variables y ya sabemos que la escasa profundidad del Río de la Plata limita el espacio para dar bordadas con un velero de ultramar.

Finalmente, el viernes 22 de ese mes, después de seis días que fueron agotadores para la tripulación, el práctico del río pudo despedirse del capitán, deseándole buen viaje y esperando no volver nunca jamás a tener la dicha de pilotear su nave.

Y tras los interminables y caniculares seis días empleados para llegar a Recalada, en nueve más la barca recorrió las mil quinientas millas que separan dicho lugar de la helada Grytviken. Y largó su ancla en el puerto de destino un memorable 31 de diciembre, una hora antes de fenecer el año, cuando aún alumbraba, a través de los picos de Georgia del Sur, el sol del frío verano antártico.

Y todos —como siempre ocurre a los navegantes al llegar a puerto— se olvidaron de las penurias sufridas en el mar, de los fríos, de las olas y de los vientos, y festejaron el advenimiento del nuevo año en aquel solitario y olvidado extremo del mundo con un renovado fuego de esperanzas en el corazón.

En 1942 —durante el período más grave de la segunda guerra mundial— la "Tijuca" fue comprada por la Sociedad Anónima "Lord", una empresa sin ninguna experiencia en el negocio marítimo pero que, bien asesorada, vio la oportunidad del momento.

Su nueva armadora estableció con ella un servicio entre Buenos Aires, puertos del Brasil y Ciudad del Cabo (Sudáfrica), regresando a su puerto de matrícula.

En tiempos normales esta actividad hubiera sido un pésimo negocio, pues su velocidad, que no podía competir con la de un buque a propulsión mecánica, la incertidumbre en la duración de sus viajes y las conquistas gremiales de las tripulaciones habrían hecho antieconómica su explotación.

Mas es bien sabido que la desdicha de la guerra ofrece muy buenas oportunidades a los hombres emprendedores y ésta fue una de ellas.

La barca salía del puerto de Buenos Aires llevando trigo al Brasil, allí embarcaba madera y carga general con destino a la

Ciudad del Cabo y de este puerto regresaba a Buenos Aires con carbón.

A partir de entonces —y por varios años— las aves oceánicas planearon sobre la estela de la anciana barca, que cruzaba el mar por la solitaria ruta de los Cuarenta Bramadores, empujada hacia las costas del Africa por los tempestuosos vientos del tercer cuadrante y volvía después, aprovechando los alisios del Sudeste, a las amigas playas sudamericanas.

En el primer viaje, un cargamento de poco más de mil metros cúbicos de madera —recibido en Paranaguá y entregado en el puerto sudafricano antes nombrado— pagó 74 dólares norteamericanos por metro cúbico y en el segundo, llevando otras tantas toneladas de carga general con igual destino, se cobró a razón de 140 unidades de igual moneda por tonelada.

Estos dos fletes —sin contar lo producido por el trigo transportado a puertos brasileros y el carbón traído a Buenos Aires— cubrieron el precio de compra de la nave y dejaron, además, un suculento beneficio.

En ese año —1942— cuando pasó a ser propiedad de la Sociedad Anónima "Lord", la "Tijuca" fue, por primera vez, totalmente tripulada por personal de matrícula argentina y, debiendo navegar por aguas beligerantes, sus viajes fueron tan normales y eficientes como cuando su equipaje era escandinavo.

En su primer viaje de esta su última época, salió de Buenos Aires con el siguiente rol de tripulación:

Capitán Albino C. Morales, argentino, 34 años, casado; 1er. Oficial Luis S. Pinillos, argentino, 32 años, soltero; 1er. Maquinista Moisés Fernández Blanco, argentino, 32 años, soltero; 2° Maquinista Juan Bautista Fernández, argentino, 53 años, casado; 3er. Maquinista Enrique Méndez García, español, 31 años, casado; Radiotelegrafista Pablo M. Caffieri, argentino, 39 años, casado; Contramaestre Gunnar Walliander, finlandés, 32 años, casado; Contramaestre Juan Bautista Nogueroles, argentino (naturalizado), casado; Carpintero José González, argentino (naturalizado), 41 años, casado; Velero Manuel Rivas Fernández, argentino (naturalizado), 60 años, casado; Marinero Francisco Devesa, español, 33 años, casado; Marinero Juan López Vidal, argentino (naturalizado), 39 años, casado; Marinero Francisco López Peña, español, 29 años, soltero; Marinero Nazario Domínguez, español, 36 años, casado; Marinero José Recondo, argenti-

no, 33 años, casado; Marinero Emilio Rodal Rodríguez, argentino, 31 años, soltero; Marinero Osear Irrazábal, argentino, 24 años, soltero; Marinero Raimundo Vera, argentino, soltero; Marinero Antonio Gómez, portugués; Engrasador Vicente Medina, argentino (naturalizado), 53 años, casado; Engrasador Edelmiro Tiago Ces, argentino (naturalizado), 45 años, casado; Engrasador Gil Fernández, argentino (naturalizado), 45 años, casado; Limpiador Luis Corrao, argentino, 35 años, casado; Cocinero Leonardo Andino, argentino, 29 años, soltero; 1er. mozo Laurentino Sobredo, español, soltero; 2° mozo José Luis Basile, argentino, 24 años, soltero; Ayudante de cocina Ramón Tilve, español, soltero.

Terminada la guerra, el mar fue nuevamente libre para todas las banderas y, restablecida la competencia de fletes, ya no hubo más lugar para la "Tijuca".

Y en el mes de julio de 1946, después de setenta y nueve fecundos años de existencia, terminó sus actividades encallando en la costa de Río Grande do Sul, sobre los 31°54' de latitud Sur y 51°42' de longitud Oeste.

Venía de la Ciudad del Cabo con un cargamento de carbón para Buenos Aires y quedó allí, donde la vimos desde a bordo del "Santa Elena", pocos meses después de encallar.

Toda su tripulación fue salvada.

Su comandante, el capitán de ultramar don Julio Castro, había navegado muchas singladuras como grumete en veleros ingleses antes de ingresar a nuestra Escuela de Náutica, de donde egresó posteriormente con su diploma de navegante. Era un marino capaz, experimentado y con muchos años de comando.

Pero la "Tijuca" había terminado su misión, sus servicios ya no eran necesarios y los hados eligieron para ella ese lugar.

Nacida para viajar al Brasil, en un astillero del Mar del Norte, a casi seis mil millas del lugar donde descansa definitivamente, fue fiel a su destino entregándose a la tierra para cuyo servicio fue construida.

Ahora es un casco más, sumado a los millares de cascos herrumbrados que festonean las costas de los mares.

El océano se vengará de sus triunfos batiendo sin misericordia sobre él cuando soplen los vientos "carpinteiros" y entre ambos terminarán por vencerlo, dejando sólo sus despojos sobre las arenas.

Las gentes que por allí pasen verán con indiferencia los feos y orinecidos pedazos de hierro y no podrán siquiera imaginar que, durante ocho décadas, fueron un hermoso velero que pasó sobre el mar como un alado poema, abriendo a los vientos de todos los cuadrantes el ansia de sus velas peregrinas para llevar sus mensajes de paz, civilización y buena voluntad a los puertos del mundo.

Aunque no era un "liner", refiriéndonos a ella podríamos repetir las palabras del poema de Rudyard Kipling: "The liner; she's a lady".

Homenaje a Azorín

Por el Capitán de Fragata Enrique González Lonziéme

Las grandes cosas han de ser relatadas con palabras sencillas. Yo quisiera expresar con palabras sencillas todo el encanto que las cosas —un palacio vetusto, una callejuela, un jardín— tienen a ciertas horas.

Azorín

El 2 de marzo último murió en Madrid don José Martínez Ruiz, el último sobreviviente de la egregia generación española del 98; aquel a quien más conocemos como Azorín, su seudónimo literario.

Por su influencia en las letras de habla hispánica, me parece oportuno que, desde esta tribuna de los Oficiales de Marina, se le tribute postumo homenaje. Quizás se me diga que el quehacer exclusivamente literario de Azorín excluye la oportunidad de recordarlo en estas páginas de temas náuticos. Pero mi intención tiende a que los que nunca lo hayan leído sientan curiosidad por entrar en contacto con su maravillosa prosa y a que quienes lo hayan hecho recuerden a este gran maestro de las letras españolas. Además, aunque jamás hubiera caído en nuestras manos uno solo de sus escritos, fue tanta su influencia en el quehacer intelectual de habla hispana, que inconscientemente nos ha llegado su pensamiento, o cuando menos un esquema de él, a través de alguno de nuestros maestros.

Estas son las razones por las cuales un Oficial de Marina quiere evocar aquí, en la intimidad de nuestra familia naval, al gran escritor que fue Azorín.

Mis primeros contactos con su prosa se remontan a la década del 30. Por entonces, siguiendo una costumbre familiar, muchos domingos por la tarde se leían en voz alta los artículos más interesantes de los suplementos dominicales de los grandes diarios. Así encontré aquellos deliciosos trozos literarios de Azorín que nos transportaba con su escueta prosa, tan musical, a algún pueblito de Castilla, o nos ponía en contacto con personajes extraídos de algún libro viejo y resucitados a la vida por virtud de su pluma. Las obras de Azorín quedarán para siempre en mi memoria asociadas a aquellos dulces momentos de mi extrema juventud.

Luego vino mi encuentro con sus obras mayores: "La Voluntad", "Los Pueblos", "Don Juan", "Doña Inés", "El Licenciado Vidriera" y otras que no acuden ahora a mi memoria. Fue el encuentro con diversas emociones, pues Azorín es siempre emocionante aunque sus novelas carezcan, prácticamente, de argumento.

Dije refiriéndome a estos libros: *obras mayores,* aunque Azorín fue siempre el escritor de lo mínimo, de lo vulgar ("Primores de lo vulgar", dice de él Ortega). Sin embargo, en esta aparente pasión por lo nimio, por lo intrascendente, está el genio de Azorín. Hay en él un profundo sentido histórico, en esto de recrear personajes anodinos tomados de viejos libros que ya nadie lee. Esta recreación azoriniana (perdóneseme el neologismo) no hace sino recordarnos que siempre hubo pequeños grupos humanos, con sus pequeñas ansias, con sus pequeños problemas, con sus pequeñas esperanzas. *"Hay en los pueblos hombres y mujeres vulgares, anodinos, insignificantes, que os han encantado con su afabilidad, con sus palabras sencillas, y cuya desaparición os causa tanto pesar como la de un héroe o la de un gran artista; y de la suma de iodos ellos están hechas las cosas mayores*."

Los grandes hechos que la historia nos recuerda, acontecieron sobre esos hechos nimios de personajes anónimos que sufrieron o gozaron a la par de aquéllos: *"Yo tengo vivo el recuerdo de estos días agradables que el hombre ilustre —Emilio Castelar— que lo había sido todo, pasó en un pueblecillo levantino, entre estos provincianos afables —don Juan, don Fernando, Pepita, doña María*, *Lolita, doña Isabel, don Fernando— que no eran nada*." Por eso la poética prosa de Azorín aporta al lector un gran sosiego; porque muy a menudo encuentra en sus perso-

najes a quienes *no pasa nada,* que les pasa sí, lo más importante, la Vida.

Quien quizás haya definido mejor a Azorín es Ortega y Gasset. Con su aguda perceptividad, el filósofo ha calado hondo en este *intimismo* del literato. *"... Y el arte de* Azorín *es un ensayo de salvar al mundo, al mundo inquieto que properante va hacia su propia destrucción.* Azorín *lo petrifica estéticamente. Quisiera suspender la vida del mundo en una de sus posturas, en las más insignificantes, por siglos de siglos... En* Azorín *no es el pasado quien finge presencia y actualidad, sino el presente quien se sorprende a sí mismo como habiendo pasado ya, como siendo un haber sido. .."*. Y como si fuera el adiós que hoy hacemos: "*... al despedirnos por algún tiempo de nuestro* Azorín, *nos contentaremos con imaginarlo retratado por algunos de los* cuatrocentistas, *pulida e inmóvil la faz, con la mano de venas translúcidas sobre el negro jubón, en él dedo anular una sortija de sándalo y entre el pulgar y el índice de la otra mano —minúscula, insinuante y mística— una violeta"*. *

Que esas palabras de Ortega sirvan de digno colofón a estas líneas, que no pretenden ser más que el devoto homenaje de quien recurre a las obras de Azorín como bálsamo en horas difíciles, pues están llenas de claridad, de sentido plástico de la vida, de serenidad.

* "El Espectador" — I —, 1916.

Como complemento del *"Homenaje a Azorín",* que antecede, copiamos a continuación la *"Miscelánea"* N° 13.988, aparecida en el último número de la Revista General de Marina, de Madrid.

Se refiere a un capítulo de "Los Pueblos" en el que Azorín evoca la figura del hidalgo pobre al que —por poco tiempo, pues se moría de hambre en el empleo— sirvió de *valet* el Lazarillo de Tormes.

Dice así:

"En los sables que regala, tanto la Marina como el Instituto de Cultura Hispánica a los Guardias Marinas primeros de promoción de algunos países

americanos, figura en una de las mesas de la hoja una maravillosa leyenda del ilustre escritor recientemente fallecido.

Los párrafos de donde se extrajo esta frase lapidaria, breve y certera, dicen así: *Son las seis, las seis y media, las siete. En un cabo de la 'mísera cama están las calzas y el jubón del hidalgo, que a él le han servido de cabecera; él los toma y se los va poniendo; luego coge el sayo, que él zar randea y limpia; después coge la espada. Y ya, a punto de ceñirse el talabarte, la tiene un momento en sus manos, mirándola con amor, contemplándola como se contempla a un ser amado. Esta espada es toda España;* esta espada es toda el alma de la raza; esta espada nos enseña la entereza. el valor, la dignidad, el desdén por lo pequeño, la audacia, el sufrimiento silencioso, altanero.

Si este hidalgo no tuviera esta espada, ¿comprenderéis que pudiera vivir tranquilo, feliz, contento, en una casa sin sillas, sin mesa, cacharros y sin pucheros? Y él la mira, la remira, pasa su mano con cariño por la ancha taza, la blande un momento en el aire y le dice a este mozuelo que le sirve de criado y que le está observando atento: ¡Oh, si supieses, mozo, qué pieza es ésta! No hay marco de oro en el mundo por que yo la diese. *Y a seguida la coloca a su lado siniestro. Y a seguida toma la capa de sobre el poyo donde él la puso con mucho cuidado la noche antes, después de soplar bien, y se envuelve arrogantemente en ella* ”

Notas Profesionales

Nacionales

ARRIBÓ AL PUERTO DE BUENOS AIRES EL BUQUE OCEANOGRÁFICO "EL AUSTRAL" (EX "ATLANTIS I")

El 16 de enero entró al puerto de Buenos Aires el buque oceanográfico "El Austral" (ex "Atlantis I"), al mando del capitán de corbeta D. Ricardo Orestes Rennella.

Esta unidad (a la que ya nos referimos en el N° 669, pág. 577) fue adquirida por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CNICT)), a la Wood Hole Oceanographic Institution, de los Estados Unidos, a un precio simbólico de 3.000 dólares, totalmente equipada y con la condición de que sea dedicada a la investigación científica.

Por Decreto N° 1272 del Poder Ejecutivo nacional, "El Austral", fue designado buque-auxiliar de la Armada Argentina, y acrecentará así las posibilidades a su alcance para el cumplimiento de las tareas que por Ley N° 14.439 de Organización de Ministerios le competen, a saber: "Las exploraciones, trabajos, estudios e investigaciones sobre oceanografía, hidrografía, astronomía, meteorología, geografía, magnetismo, cartografía y demás ciencias del mar, y el mantenimiento, operación y administración de observatorios y servicios en la materia"; como asimis-

mo, le autoriza a realizar la "actualización de los estudios y trabajos hidrográficos en las áreas marítimas, fluviales y costeras".

Como el CNICT no está capacitado ni tiene experiencia para mantener, conservar y tripular la unidad adquirida, se concertó con la Institución Naval un acuerdo de cooperación mutua de cinco años de duración para la mejor utilización de "El Austral" en el desarrollo de investigaciones científicas en el campo de la oceanografía.

Será tripulado con personal militar y revistará en la Agrupación Naval Hidrográfica, dependiente del Servicio de Hidrografía Naval, el que tendrá a su cargo las operaciones, mantenimiento y conservación de esta nave y formulará los oportunos requerimientos dentro del espíritu de la investigación científica.

La nave zarpó de Boston (U.S.A.), donde estuvo sometida a reparaciones y modernización, el 11 de noviembre del año pasado, rebautizada con el nombre "El Austral" y bajo pabellón argentino y tripulada por una dotación compuesta de 3 oficiales, 9 suboficiales y 9 cabos y marineros, al mando del capitán Rennella, que siguieron de cerca las reparaciones y efectuaron las tareas de alistamiento. Durante su travesía hizo escalas en Trinidad, Recife y Río de Janeiro, para reaprovisionarse y efectuar algunas reparaciones motivadas por averías de navegación. Además cabe agregar que desde su última escala y hasta la boca del Río de la Plata, esta unidad realizó tareas de investigación oceanográfica.

Al día siguiente de su arribo se realizó la recepción oficial del buque por el Prof. Dr. Bernardo Houssay, Presidente del Consejo, y el capitán de navío D. Eduardo A. Daviou, jefe del Servicio de Hidrografía Naval, por parte de la Armada.

Características principales de "El Austral"

Casco de acero remachado.

Eslora total: 43,31 m (142').

Manga: 5.80 m (19').

Calado: 18 pies.

Desplazamiento bruto: 296 t.

Desplazamiento neto: 131 t.

Autonomía: 3.000 millas con máquinas.

Velocidad: 9 nudos con máquinas, 14 nudos con velas y máquinas.

Aparejo: Tipo queche; el palo mayor tiene una altura de 34 m sobre la flotación.

Equipo propulsor: 1 motor Diesel "Enterprise" modelo D. MG, 6 cilindros - 400 CV a 400 v/min.

VISITA DE UN BUQUE OCEANOGRÁFICO

El 27 de enero llegó en visita de tres días el buque oceanográfico "Robert D. Conrad", de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, que ésta ha cedido por contrato al Observatorio Geológico Lamont de la Universidad de Columbia, al mando del capitán de navío Sydney Criffin.

Esta unidad realiza actualmente el relevamiento detallado del fondo oceánico sobre la Cuenca del Brasil, incluido el Cañón de Río Grande, de reciente hallazgo, y hará trabajos similares con posterioridad en la Cuenca Abismal Argentina, en concordancia con las observaciones sistemáticas que realiza dicho observatorio conjuntamente con el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina, desde el Año Geofísico Internacional. Cabe mencionar que el actual Jefe Científico de las investigaciones mencionadas es un argentino, nuestro consocio el ingeniero Alberto Lonardi, hijo del contraalmirante del mismo nombre, y teniente de fragata (R.E.) de nuestra Armada.

Concluidas las tareas descriptas para la presente etapa de la expedición, el "Conrad", se dirigió a Ciudad del Cabo, en cuyo trayecto realizaría otro programa de investigaciones geofísicas para el mismo Observatorio, continuando luego hacia el Océano Índico, región geográfica estudiada durante los últimos dos años por varias naciones en un programa de cooperación internacional patrocinado por la UNESCO.

Para embarcar en la nave llegaron por vía aérea el día de su arribo, los oceanógrafos Xavier Le Pechón, (que se hizo cargo de la expedición hasta el índico) ; Henry Colé y Lawrence Obcinger.

Características del buque

Las características del "Robert D. Conrad", que pertenece a la nueva clase de buques de investigación oceanográfica inte-

gral (Auxiliary General Oceanographic Research) AGOR-3, son las siguientes:

Desplazamiento: 1.425 t.

Arqueo bruto: 1.073 t.

Arqueo neto: 397 t.

Eslora: 63.50 m.

Máximo calado medio: 17½ pies.

Manga: 12,53 m.

Capacidad: 26 tripulantes y 17 científicos.

Propulsión: dos motores diesel "Caterpillar" de 600 CV c/u.

El buque está totalmente construido en acero y posee además un nuevo sistema de navegación por satélites, perfeccionado por la Universidad de Johns Hopkins.

LA ARMADA ARGENTINA INICIÓ LAS TAREAS DE VIGILANCIA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY N° 17.094

De acuerdo con la responsabilidad que le confiere la Ley de Soberanía del Mar Argentino (N° 17.094) y el Decreto Reglamentario transitorio N° 5106, la Armada Argentina inició el 29 de enero las tareas correspondientes para la vigencia del cumplimiento de dichas disposiciones gubernamentales.

La referida ley fue dictada el 29 de diciembre último y la mencionada reglamentación transitoria se aprobó el 13 de enero, para ser puesta en vigencia a los quince días corridos de su promulgación.

Durante ese período, las representaciones diplomáticas de la República en el exterior hicieron llegar a los gobiernos de las naciones amigas copias de esos documentos para que tomaran conocimiento de que, mediante los mismos, el país ha incorporado al patrimonio argentino el mar adyacente a sus costas hasta doscientas millas de distancia.

Al propio tiempo el Comando de Operaciones Navales alistó los elementos necesarios de la Armada y la Prefectura Nacional Marítima, que serán afectados a dichas tareas de vigilancia.

La Armada Argentina abordó el cumplimiento de estas responsabilidades con plena conciencia de la importancia que reviste para la Nación establecer la soberanía que físicamente le concede la plataforma que se extiende bajo aquellas aguas, hasta

la distancia mencionada, como prolongación de su territorio, refirmada ahora por la Ley 17.094.

Debe recordarse que ha sido la Institución Naval, en constante y permanente labor cumplida por su Servicio de Hidrografía Naval, la que ha determinado todas las características de ese Mar Argentino y ha realizado los principales estudios para evaluar la importancia de su riqueza, la ubicación de las especies que lo pueblan y las perspectivas que ofrecen sus posibilidades de explotación para la economía nacional.

Estos últimos aspectos se han visto amenazados por graves perturbaciones, debido a la presencia de pesqueros extranjeros (véase nuestro N° 667, pág. 274), que procediendo en forma desaprensiva se han dedicado a barrer esas aguas en operaciones de pesca indiscriminada, poniendo en peligro la subsistencia de especies valiosas y alterando todas las perspectivas tan pacientemente elaboradas. Procedimientos análogos ocasionaron en las costas de Sud Africa la extinción de lo mejor de su fauna ictiológica.

Este ejemplo determinó que naciones americanas del Pacífico adoptaran medidas de protección para sus pesquerías, sin que ello importara negar la posibilidad de que barcos de otras banderas pescaran en aguas declaradas de propia soberanía, siempre que se ajustaran a las disposiciones de sus leyes y obtuvieran los permisos correspondientes, pagando los aranceles establecidos.

El procedimiento que se aplica ahora en el Mar Argentino es análogo. No existe propósito alguno de privar a pueblos que necesitan alimento proteico, del que pueda proporcionarle la amplia posibilidad de pesca existente en aguas nacionales, pero en defensa de las especies y ante la necesidad de imponer orden a una actividad de extracción que hasta ahora se había desarrollado sin mayores controles, se ha dictado aquella ley, cuyo cumplimiento se ha transferido a la responsabilidad de la Armada Argentina.

Finalmente, debe destacarse que en las importantes tareas iniciadas por la Armada tiene amplia participación la Aviación Naval, con máquinas de diversos tipos, para efectuar exploraciones de largo alcance en la zona del Mar Argentino.

El conocimiento público de la promulgación de la Ley número 17.094 y su Decreto reglamentario transitorio N° 5.106, surtió efecto de inmediato, ya que tres días antes del fijado para

la iniciación de las tareas de vigilancia, el Comando de Operaciones Navales emitió el comunicado del 26 de enero que transcribimos :

"Se informa que en el día de la fecha se presentó al Comando de Operaciones Navales el Capitán D. Chesnokov, que se halla al mando del buque factoría "Grumant", que se encuentra amarrado circunstancialmente en el Puerto de Buenos Aires, acompañado del representante agente marítimo Vitalis Milanowski, a efectos de concertar la visita de inspección de los pesqueros de nacionalidad soviética que se hallan operando en aguas del Mar Territorial Argentino, con el fin ulterior de obtener el permiso de pesca correspondiente mediante el pago de los aranceles fijados por el Decreto reglamentario transitorio N° 5.106 de la Ley de Soberanía del Mar Argentino N° 17.094, recientemente promulgada.

"A tales fines, se coordinó que los pesqueros soviéticos se concentrarían en los siguientes puntos:

"Un grupo al Sudeste de Necochea y a 40 millas de distancia de la costa, y otro grupo en latitud 42° 30', longitud 61° 30' (frente a la Península Valdés, en la Provincia de Chubut), donde serán visitados por buques de la Armada Argentina con base en Mar del Plata y Puerto Belgrano, respectivamente.

"Con posterioridad a lo concertado previamente, el Capitán y el agente marítimo mencionados se presentaron a la Prefectura Nacional Marítima, a efectos de abonar en calidad de depósito preventivo la cantidad de m$n. 400.000.—, correspondiente al arancel fijado para un total de 40 buques. Asimismo, al buque "Grumant", surto en el puerto de esta Capital, se le extendió el correspondiente permiso de pesca.

"A fin de cumplir lo indicado precedentemente, el Comando de Operaciones Navales ha impartido las órdenes correspondientes al Comando del Area Naval Puerto Belgrano."

EL BALIZADOR A. R. A. "USHUAIA" EFECTUÓ UNA EXTENSA CAMPAÑA DE SU ESPECIALIDAD

Dando cumplimiento a tareas que tiene asignadas el Servicio de Hidrografía Naval, el balizador "Ushuaia", al mando del Capitán de Corbeta D. Walter José Colombo, inició el 28 de marzo una extensa campaña de balizamiento, correspondiente al corriente año.

Dicha campaña, que abarcó desde el puerto de Buenos Aires hasta Ushuaia, fue cumplida por esa unidad en dos etapas, tocando los siguientes puntos:

Primera etapa (puntos principales o puertos) : Puerto Belgrano, Isla Pingüino, San Diego, Buen Suceso, Año Nuevo, Puerto Ushuaia, Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián y Puerto Belgrano.

Segunda etapa: Las zonas de Cabo Raso, Isla Leones, Cabo Aristizázal, San Antonio Oeste, San Blas, nuevamente Puerto Belgrano y desde allí a Buenos Aires.

Durante noventa días, la misión principal del buque fue la de reaprovisionar acumuladores, conservar e inspeccionar faros y balizas de la costa sud, insulares y costaneros, de difícil acceso por tierra. Además, es importante señalar que, de acuerdo con estudios realizados por el Departamento Balizamiento del Servicio Naval mencionado, la citada unidad instaló una baliza luminosa en Bahía Buen Suceso, en posición aproximada latitud 54° 47' 9" S, longitud 65° 15' 5" W, a efectos de que un buque que navegando —por ejemplo— desde Bahía Thetis a Bahía Aguirre, o viceversa, en el cruce del Estrecho de Le Maire sea sorprendido por un temporal y deba buscar refugio en la Bahía, tenga la posibilidad de navegar sobre la marcación de la baliza, contando con el faro, y luego fondear.

Construyó además una nueva baliza ciega en el Puerto de San Juan de Salvamento; cambió la característica luminosa de Isla Martillo por confundirse ésta con su similar Espora; reemplazó los colores de la característica diurna de la baliza Escarpados para su mejor visibilidad; cambió la característica nocturna de las señales luminosas Anterior y Posterior del Puerto de Río Gallegos, atendiendo una solicitud elevada por Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y aumentó la dotación de acumuladores del Faro Isla Leones y de la baliza luminosa Camarones, señales situadas en la proximidad del Golfo San Jorge, para incrementar su autonomía de luz y brindar más seguridad a la navegación, especialmente a la flota de buques de Y. P. F.

En dicha campaña, la dotación del "Ushuaia" fue reforzada con personal especializado del Cuerpo de Torreros y Cabos y Marineros egresados de la Escuela de Mecánica de la Armada, con el propósito de que estos últimos realizaran prácticas marineras y cooperaran en las útiles tareas que el buque desempeña.

NUEVO JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL

El 29 de marzo tuvo lugar en el Comando de Operaciones Navales la ceremonia de asunción del nuevo Jefe del Estado Mayor General Naval, Vicealmirante D. Pedro Alberto J. Gnavi, en reemplazo del Contraalmirante D. Alberto J. Oliver, que se desempeñaba en ese cargo en forma interina.

Presidió el acto el titular del citado Comando, Almirante D. Benigno Ignacio Varela, y estuvieron presentes, asimismo, el Jefe del Estado Mayor Conjunto, Vicealmirante D. Jorge A. Boffi; el Director General del Material Naval, Contraalmirante D. Ricardo Sánchez Sañudo; el Director General de Administración Naval, Contraalmirante D. Jorge A. Desimoni; el Director General del Persona] Naval, Contraalmirante D. Luis M. Iriart; el Secretario General del C.O.N., Contraalmirante D. Carlos G. N. Coda; el Director de la Escuela Naval Militar, Contraalmirante D. Raúl Francos; el Director de la Escuela de Guerra Naval, Contraalmirante D. Eugenio Fuenterosa; el representante de la Armada en el Estado Mayor Conjunto, Contraalmirante D. Agustín C. Ledesma; el Comandante del Area y Base Naval Río Santiago, Contraalmirante D. Horacio G. Barilari; el Director de Sanidad Naval, Contraalmirante Médico D. Luis A. Di Yorio; el Contralor General de la Armada, Contraalmirante Contador D. Alberto P. Ponti; el Asesor Jurídico General de la Armada, Contraalmirante Auditor D. Enrique R. Burzio; el Director de Armas Navales, Contraalmirante Ingeniero D. Néstor B. Paz Prono, y el Director de Contabilidad y Finanzas de la Dirección General de Administración Naval, Contraalmirante Contador D. Jorge A. Dufau, como así también jefes y oficiales con destino en el mencionado Comando.

En primer término fue leído el Decreto del Poder Ejecutivo por el que se designa al Vicealmirante Gnavi como Jefe del Estado Mayor General Naval.

Luego y mediante la fórmula de reglamento, el Comandante de Operaciones Navales puso en funciones al citado Almirante, con lo que se dio por finalizado el acto.

SE CUMPLIERON 40 AÑOS DE LA PRIMERA COMUNICACIÓN RADIOTELEGRÁFICA DE LA ANTARTIDA ARGENTINA CON BUENOS AIRES

La primera expedición al Observatorio Naval Orcadas compuesta totalmente con personal argentino, que estaba al mando

del señor José Manuel Moneta, ocupando el cargo de radiotelegrafista el Suboficial de la Armada Emilio Baldoni, partió de Buenos Aires el 26 de noviembre de 1926, llegando a Orcadas a fines de diciembre. Inmediatamente se iniciaron las tareas relacionadas con la estación radiotelegráfica.

Para el mes de marzo de 1927, una vez finalizada la instalación de la estación, comenzaron las transmisiones, las primeras de las cuales no fueron recibidas ni contestadas por las estaciones más cercanas.

Por esta causa se intensificaron las emisiones hasta que finalmente, el 30 de marzo de 1927, Ushuaia acusó recibo del mensaje, pudiéndose así intercambiar las primeras noticias con la Antártida. El primer mensaje emitido fue el siguiente: "Excmo. Señor Presidente de la Nación Argentina: Con motivo de la inauguración de la estación radiotelegráfica más austral del mundo, los componentes de la expedición argentina en las Orcadas del Sur tienen el alto honor de presentar sus respetos a V. E.".

A la siguiente noche de aquella memorable comunicación, se recibieron en Orcadas cinco despachos, el primero de los cuales decía: "Agradezco el atento saludo que me transmiten al inaugurar la estación radiotelegráfica y formulo votos para que este nuevo medio de rápida comunicación contribuya a afianzar con mayores éxitos los fines a que está destinada la expedición argentina en ese lejano lugar, formulando mis mejores augurios por el bienestar personal de todos ustedes". (Firmado: Marcelo T. de Alvear, Presidente de la Nación Argentina".

Con tal motivo, la Armada efectuó el 30 de marzo un acto recordatorio de este aniversario y del vigésimo de la inauguración del Destacamento Naval "Melchior", el que tuvo lugar en la sede del Servicio de Hidrografía Naval.

Durante el mismo, al que asistieron la primera dotación completa de aquel Destacamento y los sucesivos jefes y médicos que actuaron en él, así como el jefe de la primera expedición totalmente argentina a las Orcadas, Sr. José Manuel Moneta, y el radiotelegrafista actor de la histórica primera comunicación, Suboficial Emilio Baldoni, les fueron entregadas a todos ellos medallas conmemorativas por el jefe del Servicio, Capitán de Navío D. Eduardo Daviou, y otros oficiales superiores y jefes invitados.

Extranjeras

ESTADOS UNIDOS

NOVEDADES SUBMARINAS

La firma Lockheed, bien conocida por sus producciones aeronáuticas, va a construir, por cuenta de la Armada de los Estados Unidos, una serie de vehículos de salvamento submarino. Se llamarán DSRV, sigla que significa "Deep submergence rescue vehicle", y podrán operar hasta mil metros de profundidad. Se prevé comenzar con una serie de seis unidades que miden 14 m de eslora y desplazarán 25 toneladas.

Dichos vehículos tienen capacidad para devolver a la superficie, por cada viaje, 14 hombres de un submarino hundido, y pueden ser transportados hasta el lugar de su utilización por un avión del tipo C. 141.

La misma firma está construyendo además un submarino para grandes profundidades, el *Deep Quest,* que podrá sumergirse hasta **2.000** m y deberá estar terminado el año próximo.

GEODESIA ESPACIAL

Un globo satélite norteamericano que gira alrededor de la Tierra se está utilizando como instrumento espacial, para que los hombres de ciencia puedan hacer una mejor medición de nuestro planeta.

Los científicos de la Environmental Science Services Administration (ESSA) —Administración de Servicios de Ciencias Ambientales— tratan de fotografiar al satélite que brilla a la luz del Sol desde cuarenta estaciones terrestres situadas en todos los continentes, a fin de levantar un sistema tridimensional de referencia geodésica. Este permitirá realizar la medición de la Tierra con precisión jamás alcanzada anteriormente.

El globo, de treinta metros de diámetro, que fue lanzado hace tiempo por la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA) desde la base Vandenberg, de la Fuerza Aérea, en California, según se calcula continuará inflado durante cinco años. Pesa 65 kilogramos, está construido con un plástico sumamente delgado y se halla cubierto con una capa de aluminio más delgada aún, para que refleje los rayos de luz y las ondas de radio y para protegerlo de la perjudicial radiación ultravioleta.

El PAGEOS (Satélite Geodésico Pasivo en Orbita Terrestre)

es similar al ECO-1, que fue lanzado en 1960 y todavía se ve al amanecer y al anochecer en muchos lugares de la Tierra, nuestro país entre ellos.

LA EXISTENCIA DE CLOROFILA EN EL ESPACIO EXTERIOR

Un físico de California anunció que ha descubierto la existencia de clorofila en el espacio exterior y que ello implica que pudiera haber vida en otros planetas.

Fred M. Johnson, jefe del Departamento Científico de la entidad Electro-Optical Systems Incorporated informó a hombres de ciencia reunidos en la Universidad de California que esas formas de vida podrían ser familiares al hombre.

Johnson dirigió la palabra a una reunión de astrónomos y especialistas de biodinámica. Señaló que desde hace más de 80 años se han estado observando telescópicamente en el espacio formaciones de "nubes de partículas de polvo" que parcialmente oscurecen la luz de las estrellas lejanas.

"La significación de mi descubrimiento, si estoy en lo cierto, es no sólo la existencia de una bioquímica en el espacio, sino que puede considerarse que su producto definitivo es una forma de vida similar a la de la Tierra", dijo el hombre de ciencia.

Como la clorofila es esencial para el proceso fundamental de la vida (fotosíntesis) puede especularse que la clorofila espacial podría llegar a la superficie de otros planetas y sufrir fotosíntesis como en la Tierra. Esto producirá por lo menos formas primitivas de vida vegetal.

Añadió que pudo identificar la clorofila espacial mediante estudios espectroscópicos e investigaciones con rayos láser.

* * *

El hallazgo de clorofila en el espacio exterior, comprobado por uno de los prestigiosos miembros de la Universidad de Berkeley, en California, el físico Fred M. Johnson, vuelve a poner sobre el tapete el apasionante tema de la existencia de vida en otros planetas.

Con el propósito de dar una idea de orden general sobre el tema, recordaremos que los químicos Pelletier y Caventou en el año 1817 dieron el nombre de clorofila a la materia colorante verde de las hojas.

Esta substancia se halla presente en todas las plantas que asimilan directamente el ácido carbónico de la atmósfera por la

acción de la luz. Los estudios posteriores han permitido señalar la intervención básica de compuestos magnéticos que integran la clorofila en una composición orgánica compleja en la que también participan el carbono, el hidrógeno, el oxígeno y el nitrógeno. De ahí la pluralidad de compuestos clorofilos y la analogía de su constitución a través de la constancia del espectro.

La búsqueda científica de signos de vida extraterrestre se lleva en los laboratorios hasta sus últimas instancias. Trozos de meteoritos son sometidos a su más sutil pulverización y tratamiento con sustancias químicas para develar la presencia de elementos que corroboren la ansiedad de los estudiosos.

Hasta ahora muy poco se ha podido lograr como corolario de los trabajos realizados en la atmósfera que rodea a Venus y Marte. La búsqueda ha girado en torno del carbono, considerado como el punto de arranque para la constitución de la molécula biológica, y recientemente los difundidos ácidos desoxiribonucleico y ribonucleico, a los que se les atribuye con justa razón ser los elementos primigenios de la orden genética que se viene repitiendo desde que asomó el primer hálito de vida en el Universo.

Haber encontrado clorofila en el espacio exterior, es acaso el primer hallazgo sensacional desde que fueron puestos en órbita los numerosos satélites artificiales con fines específicos de investigación en ese campo. Por cierto habrá que disipar la duda de si la enorme cantidad de satélites que están girando locamente por el cosmos o los paseos siderales de los astronautas por el espacio, no habrán llevado consigo vestigios de vida de nuestro globo terráqueo.

De todos modos es muy posible que las informaciones complementarias que se esperan sobre el particular aclaren estos conceptos.

GRAN BRETAÑA

LA NUEVA EDICIÓN DEL "JANES" Y UN COMENTARIO SOBRE SU PREFACIO

El corresponsal en Londres de "La Prensa" de Buenos Aires, ha enviado a su diario el comentario que transcribimos:

En su nueva edición recientemente publicada en Inglaterra, correspondiente al bienio de 1966/1967, el famoso libro "Jane's fighting ships" —considerado con justicia como el manual más completo acerca de las marinas de guerra de todo el mundo— su-

ministra una serie de informaciones sumamente interesantes, hacia cuya interpretación orienta un sesudo prefacio el editor, señor Raymond V. Blackman.

Estas consideraciones resultan muy ilustrativas para un país que, como el nuestro, quizás esté lejos aún de figurar entre las potencias navales, pero que de hecho tiene vitales intereses económicos estrechamente ligados con el tráfico marítimo y, además, un extensísimo litoral marino que vigilar, y que defender llegado el caso. En vista del reciente anuncio del gobierno argentino, reafirmando los derechos soberanos del país dentro de una jurisdicción de doscientas millas a partir de las costas, nos parece adecuado citar parcialmente algunos de los conceptos del señor Blackman.

Cambio de conceptos

Por lo pronto, cabe destacar que el experto británico, ex corresponsal naval de varios órganos de prensa de ese país, comentarista radiofónico en la materia, ex marino durante la Segunda Guerra Mundial y autor de varios libros sobre temas de su especialidad, viene observando un cambio fundamental de conceptos que, en los últimos años, se ha abierto paso paulatinamente en las marinas de guerra de las principales potencias. De acuerdo con este cambio, las antiguas unidades de combate están tornándose más y más obsoletas en cuanto a su efectividad real, de modo que están cediendo lugar, en creciente medida, a dos tipos de unidades que constituyen, en estos momentos, los elementos por excelencia de toda armada: los portaaviones y los submarinos.

De ahí que el editor del "Jane's" —que ocupa este cargo desde 1949— observe por un lado con agrado que la marina del Reino Unido, por ejemplo, haya botado su primer submarino dotado de impulsión nuclear, el "Resolution", en setiembre último, hecho ai que, según el autor, no se le atribuyó suficiente importancia en Gran Bretaña, debido a una serie de problemas políticos y económicos internos.

En cambio objeta severamente la cancelación, por parte del actual gobierno, del plan de construir un nuevo portaaviones de cincuenta mil toneladas de desplazamiento, o encomia la política naval de los Estados Unidos, que proyectan construir un segundo portaaviones impulsado con energía nuclear para agregarlo a su flota dotada de este tipo de impulsión, a cuyo frente está el "Enterprise", la mayor nave de guerra del mundo.

Un propósitos de los Estados Unidos

"Está claro —dice el señor Blackman— que los Estados Unidos se han propuesto formar una fuerza naval de impulsión nuclear. Quizás no todos se den cuenta de lo cerca que están de haberlo logrado, puesto que por ahora disponen ya de un portaaviones, un crucero, dos fragatas y setenta submarinos con este tipo de impulsión".

Al referirse, en otra sección de su prefacio, a la marina de la Unión Soviética, el articulista incursiona, en esta ocasión, y por razones que saltan a la vista, en el terreno de las embarcaciones mercantes.

"Las dimensiones —dice— de la marina mercante de una nación dan la medida de sus intereses marítimos y de su necesidad de tener una poderosa marina de guerra. Esto siempre fue así, pero es ahora particularmente el caso de la Unión Soviética, cuya marina mercante cuenta con más de dos mil unidades, que suman un volumen de desplazamiento total de nueve millones quinientas mil toneladas brutas. Ha aumentado dos veces en número de unidades y cuatro veces en tonelaje, comparada con lo que fue hace diez años, y es ahora la sexta del mundo. De ese modo, la Unión Soviética actualmente no sólo es una potencia marítima (que únicamente cede lugar a los Estados Unidos), una potencia aérea, una potencia militar, nuclear y espacial, sino que también es una potencia marítima mercante en virtud de sus embarcaciones y de sus rutas de tráfico oceánico".

Poder complementado

Seguidamente, el editor del "Jane's" se explaya detalladamente acerca de cómo el poder naval soviético se ve complementado por la innumerable cantidad de sus embarcaciones pesqueras, de investigación científica y, en última instancia, por las de observación que estudian en forma ininterrumpida las actividades navales de todos los países del mundo, se hacen presentes en maniobras y en cualquier otra ocasión donde la marina soviética considere que debe estar al tanto de lo que pasa, y están, en una palabra, en cualquier parte del mundo recogiendo datos e información. "Es difícil dar una cifra exacta acerca de las unidades auxiliares o de servicios, porque hay varios millares de ellas, y muchas embarcaciones mercantes son empleadas con propósitos secundarios y constituyen una forma de apoyo paramilitar".

Estas consideraciones llaman a la reflexión en cuanto a la real capacidad de un país como el nuestro, no ya para defender, sino simplemente para vigilar su litoral marino y ejercer la fiscalización elemental de las aguas jurisdiccionales frente a semejante alud de unidades mercantes de cualquier origen, sobre todo en vista de una ampliación del límite hasta las 200 millas desde la costa.

Tal como dice el editor de la antigua publicación, fundada por Fred Jane en 1897, los intereses marítimos de un país y su marina de guerra están íntimamente ligados y condicionados el uno por la otra. La evolución de la actividad marítima en la Unión Soviética corrobora esto en forma elocuente.

EL BARCO DE PASAJEROS MÁS SEGURO DEL MUNDO

El trasatlántico más seguro del mundo, con el más alto nivel de comodidad para sus 2.000 pasajeros, y el mayor buque capaz de dar la vuelta al mundo pasando por los canales de Panamá y de Suez: todo esto será el nuevo paquebote Q-4, de la Cunard, que entrará en servicio a fines de 1968. Al anunciar recientemente en Londres los primeros detalles del diseño y la distribución del barco, que desplazará 58.000 t, y sucede al famoso Queen Mary, de 81.000 t, la British Cunard Company reveló igualmente que el Q-4 tendrá el salón más grande que haya a flote en el mundo, así como instalaciones que permitirán izar automóviles y arriarlos —podrá llevar hasta 80 automóviles—, y una superficie de cubiertas al aire libre más grande que la de cualquier otro barco.

Además, todos los comedores estarán sobre las tres cubiertas superiores; las cubiertas son trece en total. Todas las cabinas tendrán baño privado con ducha y el 75 % de las mismas serán con vista al mar.

El Q-4 será el más poderoso barco mercante de doble hélice, pues cada uno de sus dos motores principales desarrollará 55.000 HP. Tendrá asimismo las primeras hélices de seis palas que se instalen en un navío de pasajeros.

Aunque mide 293 m de eslora y tiene 32 m de manga y 10 de calado, este navío, capaz de desarrollar una velocidad de 28 nudos, podrá en caso de necesidad atracar sin ayuda de remolcadores, por poseer a proa dispositivos impulsores que le permiten ejecutar por sí mismo complejas maniobras.

Al dar a conocer estas novedades, la Cunard señaló la importancia que se ha asignado a los requisitos de seguridad. La estructura del barco es de materiales incombustibles y se ha previsto además un sistema matafuego de pulverización automática.

El Q-4 poseerá una central de averías conectada eléctrica y neumáticamente con todas las partes del navío, lo cual permitirá dar la alarma automáticamente ante cualquier peligro. Desde esta central se pueden cerrar todas las mamparas ignífugas y las puertas estancas.

El rasgo más característico del nuevo navío será su chimenea única, probablemente la más adelantada, desde el punto de vista técnico, que se haya instalado en un barco de pasajeros. Veinte proyectos de chimenea fueron probados antes de la elección final.

Por otra parte, la instalación de estabilizadores de moderno diseño suprimirá virtualmente el rolido. Ello permitió a los proyectistas instalar todos los comedores en lo alto de la superestructura de aluminio, donde en otros buques se siente más el rolido.

Básicamente el nuevo barco carecerá de clases. Navegará en crucero como navío de clase única y sobre la ruta del Atlántico funcionará también como barco de clases indefinidas, si bien una cubierta de salones públicos será reservada a pasajeros que paguen una prima.

Habrá 46 departamentos, 666 cabinas dobles y 106 cabinas individuales; otras 145 cabinas tendrán tres cuchetas, para uso familiar o de grupo, y las 15 restantes tendrán cuatro.

El nuevo barco, cuya construcción se encuentra muy avanzada en los astilleros John Brown & Co., de Clydebank, Escocia, será bautizado por la reina Isabel II el 20 de setiembre de este año. Su nombre será mantenido en secreto hasta el lanzamiento. El precio concertado por la construcción del Q-4 es de 25.427.000 libras esterlinas.

ALGO MÁS SOBRE EL LÁSER Y OTRAS INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

El Laboratorio de Investigaciones Electrónicas de las Fuerbas Armadas de Gran Bretaña (SERL) ha cumplido en 1966 21 años y para celebrar ese acontecimiento ha abierto sus puertas, por primera vez, a un amplio sector del mundo científico y de la prensa.

En el SERL, no hay estudio que no esté destinado a colaborar en el desarrollo de un dispositivo electrónico activo propiamente dicho, pero ello conduce frecuentemente al desarrollo de nuevas aplicaciones y de nuevos sistemas electrónicos. Cada proyecto se da por terminado en cuanto el dispositivo de que se trata comienza a ser producido por la industria, y por esta razón el SERL mantiene un enlace muy estrecho con los laboratorios industriales. Aunque se ocupa principalmente del desarrollo de dispositivos destinados a fines bélicos, muchos resultados derivados de los proyectos de este Laboratorio encuentran un mercado en el campo civil. Un ejemplo de ello lo constituyen las válvulas superpotentes de ondas electromagnéticas continuas guiadas, que hallarán amplia aplicación en proyectos de satélites civiles para comunicaciones. El Laboratorio produjo una válvula de este tipo para los experimentos con el Telstar, en la estación de satélites que el Correo británico posee en Goonhilly Downs.

Una gran parte del trabajo actual del instituto está relacionada con la producción y el desarrollo de dispositivos de láser, tanto del tipo gaseoso como semiconductor. Los láseres gaseosos han ido haciéndose cada vez más importantes, sobre todo por su versatilidad. Son capaces de producir una radiación coherente a un número muy considerable de distintas longitudes de onda, que se extienden desde el ultravioleta al infrarrojo lejano. La forma de acción también puede ser variada, desde pulsatoria hasta continua, con salida de frecuencia única o múltiple.

Se han utilizado diversos compuestos para emitir ondas luminosas coherentes, en forma de átomos, moléculas o iones, particularmente iones de gases raros. Estos últimos gases dan origen a un gran número de longitudes de onda de salida, muchas de las cuales son solamente interesantes para quienes realizan estudios espectroscopios, pero el láser de iones de Argón es de considerable importancia, por cuanto tiene la más elevada salida de entre todos los láseres gaseosos en la región visible. Los láseres de iones de Argón han sido desarrollados en el SERL como parte de un programa más amplio, y en la segunda etapa de este programa los láseres serán manufacturados por la English Electric Valve Co. Estos dispositivos tienen una salida total de 1 W y producen un número de longitudes de onda entre 4.545 A y 5.145 A, aun cuando el 70% de la potencia de salida está concentrada en dos longitudes de onda: 4.880 A y 5.145 A.

El interés por el láser de argón reside principalmente en

que todavía no se ha alcanzado su máxima potencia de salida. En los laboratorios de SERL, en Baldock, se ha logrado un dispositivo experimental capaz de producir 10 W de energía, siendo la limitación por el momento de orden mecánico, ya que depende de la aptitud del dispositivo para soportar las elevadas potencias de entrada requeridas.

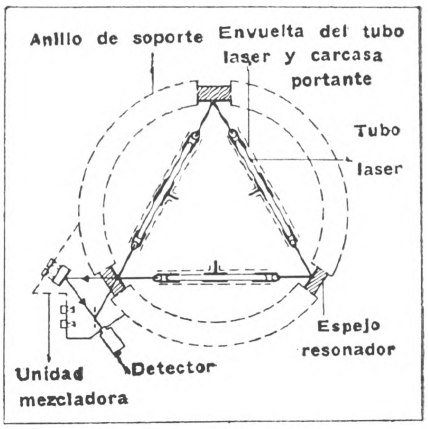
El rendimiento del láser es de aproximadamente 0,05 % y es necesaria una corriente de unos pocos cientos de Amperes por centímetro cuadrado a través de la descarga de gas, que está confinada en un tubo de sílice enfriado por agua. La refrigeración es un problema serio, pero también es preciso prestar atención al mantenimiento de una correcta presión de gas dentro del tubo.

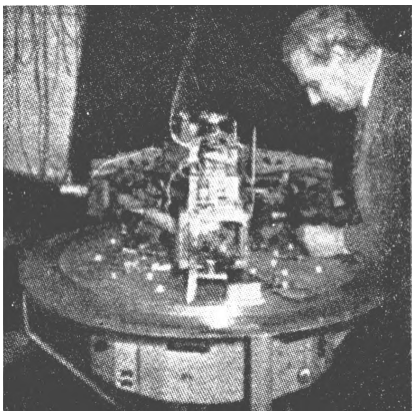
El dispositivo herméticamente cerrado del SERL consiste en un tubo de sílice de reducido diámetro interior, con un ánodo enfriado por agua montado concéntricamente en uno de los extremos. En el otro extremo hay un cátodo revestido de óxido, montado en un brazo lateral, y se ha instalado un tubo de retorno de gas entre los dos electrodos para reducir los efectos del bombeo de gas cuando se trabaja con altas intensidades de corriente continua. La presión del gas es regulada por otro brazo lateral que contiene un depósito del mismo, mientras que unos depuradores contribuyen a mantener la pureza del gas. Para acrecentar la salida del láser se utiliza una serie de electroimanes con campos axiales de 500 a 1000 Gauss, para aumentar la densidad del plasma.

Una interesante aplicación del láser gaseoso reside en el Láser Anular (Figs. 1 y 2), que es capaz de detectar y medir muy pequeñas rotaciones relativas a una posición inicial. Por esta razón, un dispositivo de ese tipo ha sido propuesto como instrumento de navegación, particularmente en un posible sistema futuro para viajes espaciales. También podría tener significativas ventajas sobre el giróscopo convencional en aplicaciones terrestres, debido a la ausencia de una masa en rápida rotación, y la naturaleza digital sensible de la salida. El programa a desarrollar en el SERL está encaminado a establecer si la constancia de la sensibilidad, el tamaño y el costo de un dispositivo de esta naturaleza pueden llegar a competir con los de los equipos convencionales.

El láser anular consiste en un resonador óptico, en este caso un triángulo (Fig. 1). Descargas de gas adecuadas permiten al

resonador soportar dos ondas ópticas que giran en sentido opuesto y si el dispositivo no tiene ningún movimiento angular, siendo las trayectorias de igual longitud, ambos haces emplearán el mismo tiempo para recorrer el triángulo. En cambio, si el láser anular sufre una rotación aún mínima, uno de los haces deberá re-





FIGURAS 1 Y 2. — *Láser anular.*
El láser anular puede llegar a ser el instrumento de navegación del futuro. En Baldock se investigan sus posibilidades.

correr una trayectoria más larga que el otro, de modo que se producirá una diferencia de tiempo y, por consiguiente, una diferencia de frecuencia. Si ambos haces vuelven a combinarse, se producirá entre ellos una interferencia, que dará lugar a "pulsaciones". En el dispositivo del SERL, que utiliza luz con una

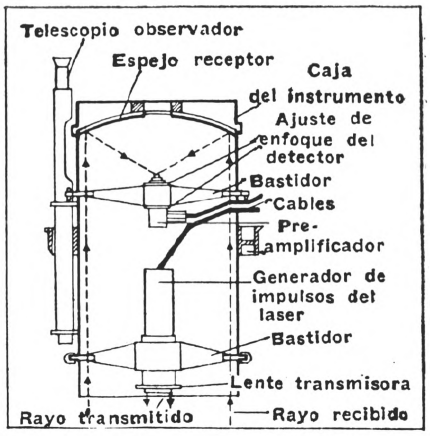
longitud de onda de 6.328 A, cada vuelta completa da lugar a 2.860.000 pulsaciones.

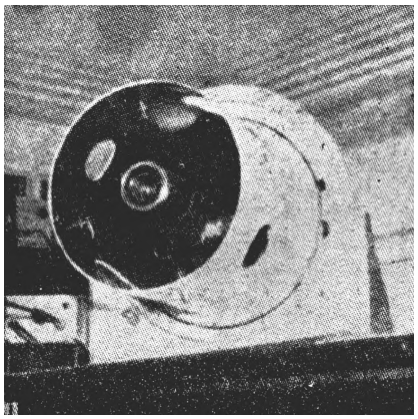
Por simple teoría, el láser anular debería ser capaz, por lo tanto, de resolver un ángulo de rotación de 0,45 segundos de arco —equivalente a una pulsación— pero el principal problema del láser anular es que, a medida que se reduce la velocidad de rotación, la frecuencia de las pulsaciones de salida se vuelve progresivamente más pequeña que la fijada teóricamente, hasta que, al alcanzar el umbral de la "frecuencia de enclavamiento" de unos pocos grados de ángulo por minuto de tiempo, la pulsación desaparece totalmente. Otros problemas son provocados por pequeñas variaciones en la sensibilidad. La instalación experimental del SERL (Fig. 2) está destinada a vencer la acción de enclavamiento mediante la aplicación de una rotación mecánica de polarización negativa. Las variaciones en la sensibilidad del láser son reducidas en lo posible al mínimo, por medio de servocomandos y los efectos residuales son eliminados por compensación, utilizando el método de puesta a cero.

El láser propiamente dicho consiste en tres tubos de descarga de gas helio-neón, excitado por RF, con espejos montados externamente. Los tubos están montados en un marco rígido triangular de metal Invar, para disminuir todo lo posible la dilatación térmica, con bobinas magnetoestrictivas de corrección de longitud fijadas a los brazos. El láser es soportado por un cubo, que gira mediante un servomotor para producir una frecuencia constante de pulsaciones. Después de cada 65.536 (2^{16}) pulsaciones, contadas electrónicamente, se invierte la rotación del láser en menos del período representado por una pulsación, o sea 200 microsegundos. Al rotar ahora el láser en la otra dirección por espacio de 2^{16} pulsaciones, si la sensibilidad del dispositivo permanece constante durante el período representado por un tal ciclo —aproximadamente 40 segundos— las dos oscilaciones se anulan y la orientación del láser con referencia al cielo de las estrellas fijas permanecerá constante.

La inversión rápida se obtiene por medio de la descarga de tres capacitores de 700 V y 40 μF, a través de tres bobinas montadas sobre una horquilla, de manera que den frente a yunques de aluminio en los tres bloques angulares del láser. Las corrientes inducidas en los yunques interactúan con los campos de las bobinas para proveer el impulso necesario. La horquilla es soportada por un cubo separado, que es servo-accionado para man-

tener una distancia fija entre las bobinas y el yunque. Tanto el cubo del láser como el del yunque están montados sobre un eje común, en el centro de una mesa azimutal, que es a su vez, accionada para mantener la misma orientación media del láser. En el medio de cada oscilación del láser, una lámpara de arseniuro





FIGURAS 3 Y 4. — *Los láseres a semiconductores ya han sido aplicados a un altímetro de precisión a baja cota.*

de galio, montada en una esquina del láser, produce una corta pulsación de luz infrarroja, que es enfocada sobre un doble fotodiodo montado sobre la mesa y ubicado a menor altura. Si la mesa no está alineada con la orientación media del láser, la luz caerá más sobre una mitad de la célula fotoeléctrica que sobre la otra, lo cual da lugar a una señal para corregir la posición de la mesa.

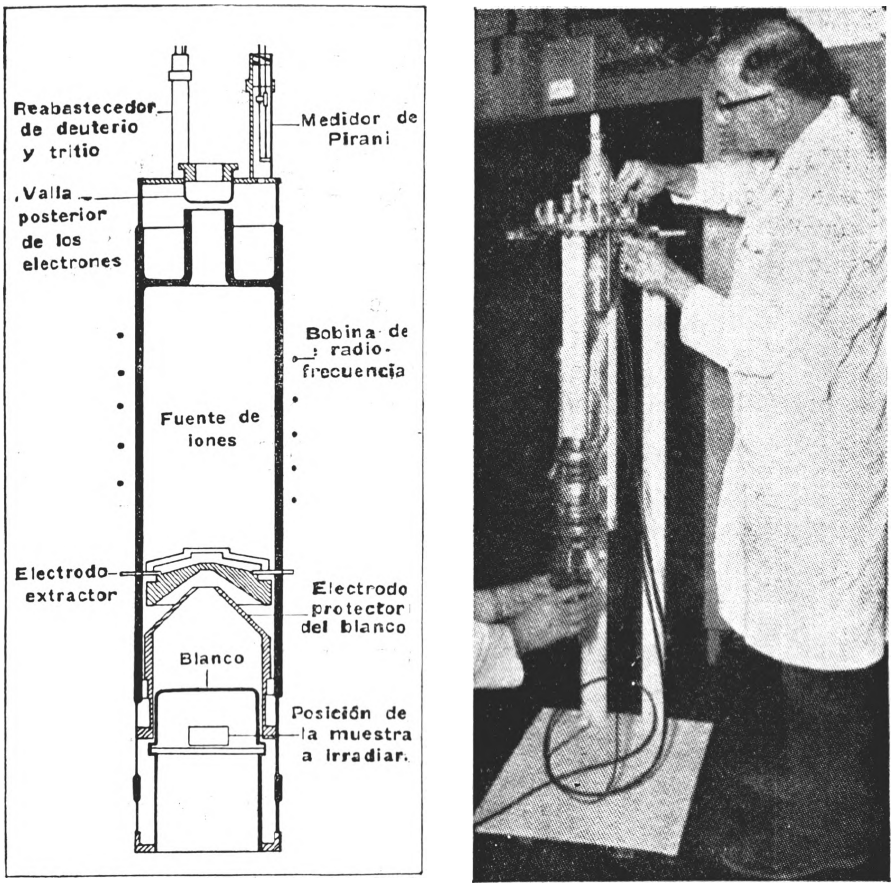
La desviación de la orientación media del láser se mide por comparación de la salida de un detector de rotación sincrónica acoplado a la mesa azimutal con otro accionado a la velocidad correcta por un reloj sideral electromecánico. Actualmente, bajo condiciones favorables, el dispositivo es capaz de mantener su orientación absoluta dentro de 0,1° aproximadamente durante una hora o dos, mientras que, bajo ciertas condiciones, ello se superpone a una desviación constante de aproximadamente un grado por hora. Actualmente se están efectuando modificaciones destinadas a mejorar considerablemente estas cifras, ya que se cree haber descubierto algunos de los mecanismos causantes de estos resultados, que están por debajo de lo que indicaría la teoría.

En el Laboratorio también se están desarrollando otros láseres, con vistas a aprovechar sus características de fuente de calor intenso y finamente enfocado. Ha sido perfeccionado un láser pulsatorio de helio-neón, que produce pulsaciones de 0,5 microsegundos y una potencia de 200 W, con una longitud de onda de 1,153 micrones, para llevar a cabo el micromaquinado de películas delgadas. También se ha creado una mesa de dos coordenadas en miniatura, controlada por cinta perforada y el SERL ha realizado una demostración con este dispositivo, cortando letras de 0,5 mm de altura en una película delgada con una precisión de 0,01 mm. La empresa Standard Telephone está utilizando ahora el dispositivo en escala industrial para hacer circuitos de película delgada.

También son objeto de estudio los láseres de anhídrido carbónico, que son capaces de producir elevadas energías en forma continua, habiéndose propuesto como una de las aplicaciones de un dispositivo de este tipo, que produce radiaciones con una longitud de onda de 10 micrones métricos aproximadamente, la soldadura a gran velocidad de láminas metálicas y plásticas. Actualmente se halla en vías de desarrollo un dispositivo capaz de producir 1 kW de energía en forma continua.

Asimismo son objeto de continuo estudio los láseres de semiconductores, habiéndose perfeccionado ya por lo menos dos aplicaciones “civiles”. El dispositivo consiste en un pequeño cubo de arseniuro de galio, con un empalme p-n formado por difusión. Dos de las caras opuestas del cubo, en el plano perpendicular al empalme, son acabadas ópticamente planas y paralelas. Si se hace pulsar una elevada corriente a través del dispositivo, ella estimula la acción del láser, produciéndose una radiación de láser

con longitudes de onda infrarrojas desde la cara pulida. En el altímetro de aviación por láser desarrollado en el SERL (Fig. 3 y 4), se utilizan pulsaciones de 30 nseg de 1000 A, 15 c/s, a través de un empalme de 1,6 x 10^{-3} cm^2 para producir una salida pico de láser de 10 W aproximadamente, con una intensidad lu-



FIGURAS 5 Y 6. — *Las primeras fuentes de producción de neutrones de alto rendimiento, totalmente selladas, han sido desarrolladas por el SERL. Ofrecen interesantísimas posibilidades en muchos campos, entre ellos un analizador continuo y tal vez una contribución a la cura del cáncer.*

miñosa de la fuente de 10 W por cm^2, aproximadamente. El láser se coloca en el foco de una lente de f/1,9 con una distancia focal de 5,7 cm, que da un haz alargado de medio grado de ancho en la dirección más larga. La señal reflejada desde tierra es recibida por un espejo de f/0,5, con una distancia focal de 12 cm y enfocada sobre un fotodiodo. La duración del tiempo transcu-

rrido entre la pulsación de salida y la recepción del reflejo indica la altura. Los dispositivos que han sido sometidos a ensayos de vuelo por la RAF, son capaces de proporcionar una precisión de 1,50 m aproximadamente sobre 300 metros, con un circuito medidor de tiempo simple, aun cuando los trabajos de perfeccionamiento que se están efectuando habrán de mejorar esa precisión, reduciendo el error a 0,30 ó 0,60 m.

Otro importante aspecto de la labor que despliega el Laboratorio reside en el desarrollo de fuentes de neutrones selladas, compactas y de alto rendimiento (Figs. 5 y 6). Éstas ofrecen la posibilidad de llevar a cabo análisis de activación en industrias tales como la del acero, utilizando una fuente de neutrones que sea pequeña y pueda ser conectada o desconectada, de acuerdo con las necesidades. En los equipos preparados por el SERL se han logrado determinar niveles de oxígeno de sólo 10 partes por millón, en muestras de 10 g y tenores de silicio en el acero en sólo un minuto, proporcionando con ello la posibilidad de regular instantáneamente la elaboración del acero en el horno.

(De *Engineering,* del 28-10-1966, traducción exclusiva para el Boletín del Centro Naval, atención del Departamento de Información de la Embajada Británica).

NACIONES UNIDAS

UN ESTUDIO DE LA ONU SOBRE LAS MALVINAS

El último documento preparado por la secretaría de las Naciones Unidas sobre las islas Malvinas revela que su población, comercio y mano de obra están decreciendo.

El estudio, distribuido como documento oficial, recoge la información suministrada por Gran Bretaña.

Dicho estudio fue distribuido por el comité especial encargado de examinar la aplicación de la declaración que exhorta a la independencia de los países y pueblos coloniales.

Comienza el estudio recordando la resolución que se aprobó en la Asamblea General el 16 de diciembre de 1965, y dice que "tras tomar nota de la existencia de una disputa acerca de la soberanía sobre el territorio, invitaba a los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a que prosiguieran, sin demora, las negociaciones recomendadas por el comité especial a fin de encontrar una solución pacífica al problema de las islas Malvinas".

Hasta el 31 de diciembre de 1965, según el informe, la población de las Malvinas se calculaba en 2.079 habitantes.

"Con escasas excepciones —dice el documento— todos eran de procedencia europea, en su mayoría de origen británico".

Más adelante, al referirse a la fuerza de trabajo en las islas subraya:

"Hay escasez general de mano de obra en el territorio debido al continuo éxodo de habitantes. En 1965 salieron 416 personas y llegaron 359, en comparación con 356 y 297, respectivamente, en 1964".

"Otras señales del "desgaste", es que en 1964-65 "el número de niños que recibían educación en el territorio ascendía a 328, en comparación con 333 en 1963-64".

"Los gastos ordinarios para la enseñanza —agrega el documento— eran en 1964-65 de 44.178 libras esterlinas, lo que representaban el 12,9 por ciento del total de los gastos ordinarios, en comparación con 44.204 libras, o sea el 13,9 por ciento del total de los gastos, en 1963-64."

A continuación hay otra disminución que señala el informe.

"En 1965 —dice— los gastos médicos ordinarios representaban el 10,71 por ciento de los gastos ordinarios totales del territorio, en comparación con el 11,21 por ciento de 1964".

La economía del territorio, como es bien conocido, ha dependido y sigue dependiendo por completo de la industria de la lana. Prácticamente todos los ingresos se derivan en forma directa de la zafra lanar. Veamos cómo se manifiesta el decrecimiento de la economía en este importante aspecto.

En 1963, según estadísticas que acompañan al informe de la secretaría, las exportaciones de las Malvinas alcanzaron un total de 1.078.000 libras esterlinas, del cual 1.054.00 se obtuvo por la lana exportada.

En 1964, el total de exportación fue de 1.050.000 libras esterlinas, correspondiendo a la lana la cantidad de 1.024.000 libras esterlinas.

Y en 1965 continuó descendiendo, bajando el nivel a 1.026.000 libras esterlinas el valor total de la exportación, y a 1.004.000 la parte correspondiente a lana exportada.

Algunos observadores señalan esas cifras en merma y concluyen que quizás esa tendencia indique que Gran Bretaña pudiera estar perdiendo interés en las Malvinas.

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata odontólogo Julio César Austoni, teniente de fragata médico Walter Omar Bove, teniente de fragata auditor Roberto González Chans, teniente de fragata ingeniero Heinz Gerardo Schulze, teniente de corbeta I. M. (CT) Carlos Alberto Albanesi, tenientes de corbeta (CT) José Pavletic y Jorge Lider Viora, guardiamarinas I. M. (CT) Juan Jorge Bovio y Carlos Alberto Parizzi, guardiamarina piloto aviador Ernesto Proni Leston, guardiamarina I. M. (CT) Carlos Antonio Vila, guardiamarinas Juan Ignacio de Abelleyra, José Luis Roque Agrogliano, Roberto Eduardo Axel Adlercreutz, Roberto Agotegaray, Jorge Eduardo Albanese, Luis Pedro Albanese Rossi, Héctor Julio Alvarez, Horacio Ignacio Amarante, Alcides Arturo Antonini, Esteban Jorge Arata, Ernesto Ignacio Bengoechea, Horacio Santiago Besozzi, Carlos Eduardo María Bidart, Ricardo Fernando Boso, Marcelo Roberto Bóveda, José Enrique Brizuela, Daniel Eliseo Estigarribia, Oscar Jorge Cabrera, Francisco Héctor Cachaza, Jorge Augusto Calcena, Osvaldo Joaquín Calomarde, Roberto César Cangiano, Carlos D. Carbone, Mario R. Castillo, Rodolfo H. Cerain, Ricardo G. Corbetta, Emilio O. Cremonini, Hugo Enrique Damario Lamas, Daniel Jorge Dottis, Héctor José Fabbris, Jorge

Oscar Ferioli, Jorge Héctor Fernández, Roberto Pablo Fontanarrosa, Carlos María Franzoni, Rafael Alberto Fuentes y Arballo, Carlos Humberto García, Edgardo Guillermo García, Carlos Alberto Gaut, Daniel Geraci, Emilio Valentín Goitía, Rubén Darío Gómez, Tristán Jesús González, Guillermo Gregorio, Carlos Raúl Gutiérrez, Raúl Alberto Herrera, Bernardo Hugo Igarzábal, Daniel Omar Iozzi, Ramón Ignacio Izaguirre, Julio Esteban Kalauz, Fernando Eduardo Lamaison, Oscar Rubén Lanzon, Diego Enrique Leivas, Enrique de León, José Eduardo Lista, Luis Alberto Lons, Raúl Daniel Lozano, Eduardo Rodolfo Llambi, Alfredo Macías, Luis Mallea, Jorge Eduardo Mamede D'Almeida, Francisco Esteban Martin, Francisco Roberto Martínez, Horacio Carlos Michelis, Raúl Oscar Monti, Daniel Ernesto Moreno, Guillermo Aníbal Morrone, Carlos Alberto Nesprias, Hipólito Benjamín Nieves, Ricardo Hernán Nolte Polledo, Carlos Alberto Olveira, Raúl César Pagano, Juan Sergio Palavecino, Rafael Alberto Palomeque, Mario Alberto Peña, Héctor Mario Pérez, Rodolfo Oscar Peters, Alberto Valerio Pico, Oscar Benito Enrique Piñal, Rubén Carlos Pirra, Rubén Julio Pozzi Sagastume, Eduardo Raúl Ramos, Rodolfo Cristian Ramos, Oscar Enrique Reos, Carlos Ernesto Rius, Jorge Omar Robaina, Guillermo Mario Rodríguez, Rafael Esteban Rodríguez, Rubén Manuel Román, Enrique Alberto Romero, Héctor Antonio Rosales, Carlos Mario Roveta, Emilio Rubén Sainz, Juan Carlos Sampietro, Ricardo Alberto Sánchez, Raúl Ricardo Saponi, Raúl Enrique Scheller, Eduardo Javier Sosa, Julián Amado Sotomayor, Leonardo Amoldo Steyerthal, Solano Víctor Tejeda, Alberto Vicente Tejo, Luis Carlos Testa, Alejandro José Tierno, Juan Ricardo Tonelli, Martín Alberto Urtubey, Héctor Julio Valsecchi, Oscar Narciso Valls, Raúl Dalmiro Vargas, Rafael Eduardo Villafañe, Roberto Yáñez, Gustavo Adrián Zago y Julio Zuviría, tenientes de corbeta (CT) Roberto Néstor Paez y Angel Benjamín Pascual, capitán de fragata Aldo Miranda, capitán de corbeta contador Juan Carlos Echauri, tenientes de fragata ingenieros Juan Carlos Daniel Alberti, Gustavo Adolfo Arzuaga y Roberto Domingo Consolati y médico Mario Julio Del Barra, tenientes de fragata odontólogos Eduardo José Gamboa y Eugenio Atilio Giménez, tenientes de fragata médicos Ricardo Alberto Latour, Roberto Francisco Lavena y Adolfo A. Loureyro Mecke, teniente de fragata bioquímico Enzo Oliver Magaldi, teniente de fragata odontólogo Carlos Eduardo Morello, tenientes de fragata médicos Celso Julio Paz, Miguel Angel Rodríguez Saavedra y Miguel Angel Sánchez y tenientes de fragata ingenieros Armando Luis Solari y Alberto Jovino Félix de la Vega.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de navío capellán Luis Bertoni Flores, capitán de navío contador Alberto Fendrik, capitán de corbeta contador Roque Tamburo y capitán de fragata Fernando Tagliaferro.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Art. 16, inc. 3°: Doctor Alfredo Barés Traverso.

Art. 16, inc. 4°: Señores Aldo Adolfo Blaya y Josué Rizzuto.

CONFIRMACIÓN DE SOCIOS CONCURRENTES

Ex teniente de navío Federico Nicolás Machain y ex teniente de corbeta contador Enrique Rene Perrando.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Juan B. C. A. Marenzi, contraalmirante Alberto Lonardi, teniente de navío Alberto Neto Miranda, teniente de fragata José Conti, teniente de navío Arturo Lapez, capitán de corbeta Osear C. Wildner Fox y contraalmirante José Rodríguez.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata auditor Guillermo Sánchez Sorondo y capitán de navío Julio R. Poch.

Por renuncia: Teniente de fragata Jorge R. Taberner y teniente de corbeta Leonardo Adolfo Fernández.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Ingeniero Raúl L. Moreau y señores Francisco Lanzoni y José María Gélvez.

Por renuncia: Profesor Carlos E. Dieulefait y doctor Juan Manuel Beltrán.

Por art. 29, inc. 4°: Capitán de ultramar Néstor Rodríguez Borda.

Por art. 29, inc. 4° y 5°: Señor Gervasio Musqui.

DISCERNIMIENTO DE PREMIOS POR TRABAJOS PUBLICADOS DURANTE EL AÑO 1966 EN EL BOLETÍN DE LA INSTITUCIÓN

Premio "Almirante Brown" (bienal): Diploma y medalla de oro al capitán de fragata D. Eduardo H. Palet, por el trabajo ti-

tulado "Por una defensa nacional adecuada", publicado en el número 668.

Premio "Domingo F. Sarmiento": Diploma y medalla de plata dorada, al capitán de fragata D. Pedro C. Florido, por su trabajo titulado "El practicaje extranjero en aguas jurisdiccionales argentinas", publicado en los Nros. 664 y 668.

Premio "Piedrabuena": Diploma y medalla de plata, al capitán de fragata D. Siró de Martini, por su trabajo titulado "El problema de los armamentos navales (1904-1916)", publicado en el N° 668.

Premio "Ratto": Diploma y medalla de plata, al capitán de fragata D. Rodolfo González Arzac, por su trabajo titulado "Recordando", publicado en el N° 668.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA - MODIFICACIÓN ESTATUTO

Se ha resuelto convocar a Asamblea Extraordinaria para el día 26 de abril, a las 18 horas, para someter a consideración de la misma las modificaciones al Estatuto social. El temario fijado para esta Asamblea Extraordinaria es el siguiente:

1° Reforma del Estatuto social en los artículos 9, 15, 66 y 69, Capítulo IV (Título III) e incorporación de los artículos 15 bis, 23 bis y 31 bis.

2° Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

ASAMBLEA ORDINARIA 1967

Fue convocada la Asamblea del epígrafe para el día 26 de abril, a las 19.15, para considerar el siguiente temario:

1° Consideración de la memoria, balance, inventario e informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondiente al ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1966.

2° Nombramiento como socios honorarios de los señores ingeniero Justiniano Allende Posse y doctor Isidoro Ruiz Moreno.

3° Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

4° Proclamación de los nombres de los electos.

5° Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

NUEVAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS QUE PRESTA EL CENTRO NAVAL

De acuerdo con lo resuelto por la C.D., las nuevas tarifas serán las siguientes:

ANEXO CENTRO NAVAL

Habitación socio solo, a la calle	$	700
Habitación socio solo, interna	„	600
Habitación compartida, a la calle	„	550
Habitación compartida, interna	„	450
Habitación para matrimonios, interna	„	850
Habitación para matrimonios, a la calle	„	950
Habitación para 3 personas	„	1.150
Invitados oficiales:		
Habitación 1 «persona, a la calle	„	1.050
Habitación 2 personas, a la calle	„	1.750
Habitación 1 persona, interna	„	900
Habitaci6n 2 personas, interna	„	1.450
Habitación para 3 personas	„	2.100
Familiares sin el titular:		
Habitación interna, 1 persona	„	600
Habitación interna, 2 personas	„	1.200
Habitación a la calle, 1 persona	„	700
Habitación a la calle, 2 personas	„	1.400
Habitación a la calle, 3 personas	„	1.550

Servicio de Bar: Cuando sea requerido en las habitaciones se recargará el 20 % sobre las tarifas vigentes, quedando excluido el servicio de desayuno.

SALONES (PARA FIESTAS Y REUNIONES)

Salón 2° piso	$	20.000
Anexo Salón 2^{9} piso	„	10.000
Cuando lo requieran instituciones	„	10.000

PELUQUERIA

Cabello	$	120
Afeitar	„	60
Cabello y barba	„	180
Afeitar con colonia	„	80
Pelusa	„	100
Bigote	„	15
Manicura	„	150
Fomentos	„	60

Layado de cabeza	„	55
Toalla extra	„	10
Abono mensual	„	700
Lustrabotas	„	25

PERFUMERIA

Atkinsons, lavanda	$	70
Atkinsons, colonia	„	70
York, lavanda	„	60
York, colonia	„	60
Bay Rhum	„	20
Quinina	„	50
Capilena	„	20
Brilcreem	„	20
Acqua Velva azul	„	20
Acqua Velva amarilla	„	20
Fijador York	„	15
Fijador Super York	„	20
Crema Hinds	„	10

BAÑOS

Toalla chica	„	10
Toalla grande	„	20
Talco	„	2
Taquillas	„	40
Elementos para afeitar	„	6

PEDICURIA

Pedicuro	$	200

CORRESPONDENCIA

Taquilla (abono mensual)	$	30

SASTRERIA

Taquilla (abono mensual)	$	100
Limpiar y planchar ambo	„	100
Limpiar y planchar ambo de dacron	„	150
Limpiar y planchar saco	„	70
Limpiar y planchar saco de dacron	„	100
Limpiar y planchar pantalón	„	50
Limpiar y planchar pantalón de dacron	„	70
Limpiar y planchar sobretodo	„	150

Costura: Se autorizan reparaciones menores, a un costo de m$n. 50 la hora-hombre de trabajo.

CARNET FAMILIAR

Carnet	Sin cargo
Renovación anual	Sin cargo

DELEGACION TIGRE

Botes (guardar en galpón por unidad y por mes)	$	100
Bultos (depósito por unidad y por mes)	„	30
Lanchas, por hora	„	300
Botes:		
Socios		Gratis
Invitados mayores de 10 años	„	50
Toallas	„	10
Tennis. Uso de la cancha	„	20
Bochas. Uso de la cancha	„	10
Alojamiento sin pensión:		
Socios	$	200
Familiares	„	300
Comedor		
Desayuno	„	40
Almuerzo (menú fijo)	„	250
Merienda	„	80
Vestuarios		
Socios		Gratis
Acompañantes	„	20

Averías: Las que se produzcan en botes corren por cuenta del usuario.

PANTEON

Nicho, ataúd (por año)	$	1.500
Nicho, restos reducidos (por año)	„	500
Nicho, restos cenizas (por año)	„	250

RECEPCIÓN A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El 10 de enero tuvo lugar la fiesta que tradicionalmente se realiza en nuestro Centro en honor de los nuevos guardiamarinas, que en este caso lo fueron los de las promociones 93 y 94, recientemente egresados luego del viaje de instrucción efectuado en la fragata A.R.A. “Libertad”.

HOMENAJE A LA FRAGATA A. R. A. "LIBERTAD" POR EL RECORD DEL CRUCE DEL ATLANTICO NORTE

La C. D. ha resuelto que, como homenaje a la hazaña cumplida por el buque-escuela al cruzar el Atlántico Norte en el mínimo tiempo registrado hasta ahora, nuestro Centro coloque una placa recordatoria en dicha nave, con presencia de las autoridades pertinentes.

Esta placa llevará en un ángulo el escudo de la Institución y la siguiente inscripción: "En homenaje a la Fragata A. R. A. "Libertad". Por el cruce a vela del Atlántico Norte — 1966 — Cape Race - Dublin. — En el excepcional tiempo de 8 días, 12 horas, 30 minutos".

SUBCOMISIÓN DE YACHTING

Ha sido designado el capitán de navío Jonás L. Sosa como titular de la citada Subcomisión, en reemplazo del capitán de fragata Efraín C. Ledesma.

INSPECTOR DE LA SALA DE ARMAS

Por resolución de la C. D. se ha aceptado la renuncia del capitán de fragata Héctor A. J. Silva al cargo mencionado, nombrándose en su reemplazo al capitán de fragata Pedro Antonio Santamaría.

CICLO MUSICAL 1967

Ha sido aprobada la programación del ciclo musical del corriente año, siendo los actos a realizarse los siguientes:

31 de mayo — Concierto de órgano por el profesor Héctor Zeoli.

28 de junio — Concierto de violoncelo por Washington Castro.

26 de julio — Concierto de piano por Enrique Ricci.

30 de agosto — Concierto vocal por la soprano Hilda Mattauch.

27 de setiembre — Concierto de guitarra por Guillermo Fierens.

25 de octubre — Concierto del conjunto de música barroca dirigido por Carlos Alberto Sínger (piano, clave, flauta, oboe, violín, viola y fagot).

29 de noviembre — Concierto del Coro Nacional de la Subsecretaría de Cultura (80 voces).

BIBLIOTECA RECREATIVA. NUEVO LOCAL

En virtud del traslado de la Secretaría, se ha resuelto que esta Biblioteca pase a la sala grande del 7° piso.

OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL LOCAL DE TESORERIA

El 10 de marzo se llevó a cabo el acto de inauguración de las obras de modernización del local de la Tesorería de este Centro, obras que eran de imprescindible necesidad para que las tareas de la misma pudiesen desarrollarse normal y eficientemente.

En dicho acto hizo uso de la palabra el señor Presidente, vicealmirante Mc Lean, quien expresó:

Señores consocios:

Inauguramos hoy este nuevo]ocal para atender con más eficiencia las necesidades actuales y futuras de la Tesorería del Centro Naval.

Aprovechando la altura del techo del subsuelo se ha construido un entrepiso, en el cual se instalarán todos los empleados que no tienen relación directa con el público, dejando la planta baja para la atención del socio; se ha suprimido el acceso por la calle Córdoba, pues dado el movimiento de fondos (promedio diario $ 29 millones) con que se opera, constituía un peligro en caso de un atentado, tan frecuentes hoy día.



La parte posterior, de acceso por Córdoba o por el bar, se ha aprovechado para instalar nuevamente los baños que no tenían aceptación en el 7° piso, además de un baño finlandés "Sauna", una jaula de golf, local para pedicuría, baño para el personal de servicio, para remozar la peluquería, etcétera.

Durante la ejecución de la obra hubo que proceder al cambio de numerosas cañerías y cables, pues en razón del tiempo transcurrido desde su instalación (53 años) estaban en condiciones deplorables; se ha construido un tanque adicional para almacenar petróleo.

Todo ello, lógicamente, ha encarecido la obra presupuestada en un principio en 7½ millones de pesos.

El costo total de las obras de remodelación de Tesorería, Baños y la entrada de la calle Córdoba, asciende a m$n. 12.394.183, de los cuales se contaba con m$n. 6.957.422 de reservas de ejercicios anteriores.

De los m$n. 5.436.761 remanentes, m$n. 2.000.000 se atenderán con fondos del presente ejercicio, de modo que se han de diferir para ejercicios futuros solamente m$n. 3.436.761.

En un principio, cuando se planificó la obra, se había obtenido un crédito de m$n 2.000.000 en el Banco Provincia, pero no fue necesaria su utilización, ya que los compromisos se atendieron con fondos de la cartera del Centro Naval.



Tal como se expresa en la memoria del último ejercicio, la financiación de la obra realizada demuestra el sólido estado de solvencia financiera del Centro Naval, ya que absorbe en unos pocos ejercicios el costo de una obra de esta magnitud, cuando lo usual aun en Instituciones de sanas finanzas, es capitalizar este tipo de inversiones para luego ser amortizadas en 50 años.

La cifra total de la inversión resulta muy importante, pero ésta pierde dimensión si se piensa que ya se ha financiado más del 75 % de la obra, que si la valorizamos en este momento ya sobrepasa los 16 millones de pesos.

La Comisión Directiva tuvo perfectamente clara en todo momento la magnitud de la inversión realizada, p?ro no tuvo dudas en la decisión, ya que la comodidad de los nuevos servicios y locales serían los que corresponden a la categoría de la Institución.

Para dar una idea de la importancia que ha adquirido la Tesorería de nuestro Centro, daremos algunas cifras:



En Préstamos y anticipos, que en 1962 alcanzaban m$n. 60.400.000, hoy se opera por m$n. 208.900.000.

En Administración de Haberes, en el mismo año m$n 236.300.00, hoy se opera por m$n. 1.143.500.000.

Fondos de Asociados: En 1962, 1891 cuentas corrientes con m$n. 59.900.000 y 72 a plazo fijo con m-$n 13.800.000. Hoy, 2.502 cuentas corrientes con m$n 155.000.000 y 246 a plazo fijo con m$n. 89.700.000.

Movimiento de fondos en 1982, m$n. 1.825.000; en 1966, m$n. 6.731.000.

A medida que las circunstancias lo han permitido se han ampliado los préstamos a las viudas, con aval de un socio activo, y se ha establecido un préstamo extraordinario escolar y por enfermedad o defunción.

Antes de terminar quiero agradecer al Vicepresidente 1° Almirante Lanzarini y a la Subcomisión que ha colaborado con él, su preocupación y la eficiencia con que han conducido la obra, así como a la empresa constructora que se ha allanado a resolver todas las dificultades, aunque tendrá que reconocer que se demoró un poco.

Los que deseen interiorizarse de las dependencias de peluquería, baños, etc., pueden hacerlo pasando como hemos dicho por el acceso al bar, las que serán habilitadas dentro de pocos días.



Para festejar esta nueva etapa del desarrollo de las actividades de la Tesorería, les invitamos a pasar al 2° piso a celebrarlo con un modesto cocktail y hago votos para que los señores socios sigan apoyando sus actividades para beneficio de la Institución y de todos.

Bibliografía

RESÚMENES ANALÍTICOS DE BIBLIOGRAFÍA MILITAR

(Publicación bilingüe, en castellano e inglés. Editada por el Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires)

Nuestros lectores han tenido conocimiento de la aparición de la revista del epígrafe por los anuncios, en tiempo futuro del verbo, publicados en los tres números anteriores al presente.

Recibido ahora el número "pre-natal" designado con el signo cero, podemos decir que así como pocas veces fue tan cierta la socorrida frase "viene a llenar un vacío", pocas veces se ha visto en nuestro ambiente una publicación tan pulcra y elegantemente presentada.

Ochenta y dos temas diversos, ordenados de acuerdo a la Clasificación Decimal Universal de Bruselas, que van desde "Automatización" (007.5) hasta "Biografías" (92), comprenden otros tantos aspectos de las ciencias y técnicas que contribuyen al cuadro general del arte de la guerra.

Cincuenta y seis (para empezar) analistas colaboran en la redacción de los resúmenes de artículos de revistas, libros y monografías y trabajos de organismos estatales y privados, resúmenes preparados siguiendo las normas universalmente establecidas al efecto desde 1951 por la UNESCO.

Las revistas analizadas son ya ochenta y tres, de veinte países diferentes, entre los cuales el nuestro aparece con doce de

ellas, comprendido este Boletín, y los resúmenes publicados (también para empezar) son 221, de los cuales 90 corresponden a artículos o libros aparecidos en inglés, 75 en castellano, 19 en francés, 18 en portugués, 12 en alemán, 4 en italiano y 3 en holandés. Ello no quiere decir que algunos de los artículos analizados y resumidos no sean a su vez traducción de otros idiomas que por lo tanto no figuran en esa tabla: ruso, sueco, chino, serbio, (y casi agregamos, suizo).

De este modo el lector puede formarse rápidamente una idea de todo lo que se escribe actualmente en el mundo entero sobre temas militares, y si desea profundizar especialmente en alguno de ellos, tiene los datos necesarios para hallar la fuente original.

Este solo concepto lo dice todo sobre el interés y la utilidad que prestará la recién nacida publicación. La pregunta que se formulará el lector que recorra sus páginas es a la vez el mejor elogio a su creador: "¿ Cómo es que esto no se había hecho antes en ninguna parte?".

ALMANACCO NAVALE 1966-67, por G. Gorgerini y A. Nani;

Ed. de la "Rivista Marittima", Roma

Bajo el modesto título, que no da idea de su real importancia, aparece este volumen que pasa revista, en 695 páginas, 600 ilustraciones fotográficas y 500 dibujos, a todas las marinas militares del mundo, dando las características de construcción y armamento de sus navios con una precisión de detalles que provoca una admiración sin reservas.

Para facilitar la tarea del estudioso que no domina la lengua de Dante, los autores acompañan un cuadro con la equivalencia de los términos usados, en cuatro idiomas. Así sabrá que el *incrociatore* es para él *croiseur, cruiser*, *kreuzer* o *crucero;* el cacciatorpediniere, *contretorpilleur, destroyer, zerstörer o destructor,* según sea su propio idioma, y podrá navegar sin práctico a través de sus páginas.

El mismo criterio ecuménico se ha seguido en la vasta introducción, traducida también al inglés y al castellano, donde los autores exponen sus conclusiones acerca de las tendencias actuales de la evolución de los armamentos navales.

Dos apéndices especiales tratan de los principales tipos de

aviones y misiles de que disponen las varias flotas que poseen una aviación naval, así como buques de superficie y submarinos aptos para lanzar estos últimos; y un impresionante índice alfabético enumera las unidades navales de todo el mundo.

Otro rasgo que no se ha visto hasta ahora en una publicación similar es el polícromo cuadro de las banderas de guerra y mercantes de todos los países, impreso con esos modernos colores de una vivacidad desconocida hasta ahora, que a su valor documental une la atracción de una fiesta para los ojos.

En resumen, se trata de una mole de datos reunidos con infinita paciencia y exactitud inmejorable, que constituye un instrumento de trabajo insustituible para todo el que se interese por los buques de guerra.

En cuanto a la presentación material de la obra, la palabra *"capolavoro"* le corresponde con toda justicia, y no necesita traducción.

A LOS SEÑORES SOCIOS

TITULARES DE CUENTAS DE AHORRO

Para su mejor atención, rogamos a los señores titulares de dichas cuentas, quieran tener a bien actualizar su domicilio, haciéndolo ya sea personalmente en Tesorería, o por correo.

NORBERTO J. BADENS
Capitán de Fragata
Secretario



GUILLERMO M. SÁNCHEZ SORONDO

Capitán de Fragata Auditor

Falleció el 2 de febrero de 1967

NACIMIENTO: El 18 de setiembre de 1909.

INGRESO EN LA ARMADA: Como Oficial 7° Asesor Letrado, el 1° de enero de 1938.

ASCENSOS: A capitán de corbeta, el 1° de enero de 1939 y a capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1944.

DESTINOS: Dirección General del Personal Naval (Jefe División Justicia y Asesoría) ; Consejo de Guerra Permanente para Clases y Tropa de la Armada (Auditor), Flota de Mar, Auditoría General de las Fuerzas Armadas y Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas.

RETIRO: Pasó a situación de Retiro Efectivo el 31 de octubre de 1952. Alta en el Cuerpo de Retiro Activo, el 14 de junio de 1956. Nombrado como retirado en servicio, el 1° de enero de 1966.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata auditor Alberto M. Schulte en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de fragata auditor Guillermo M. Sánchez Sorondo.

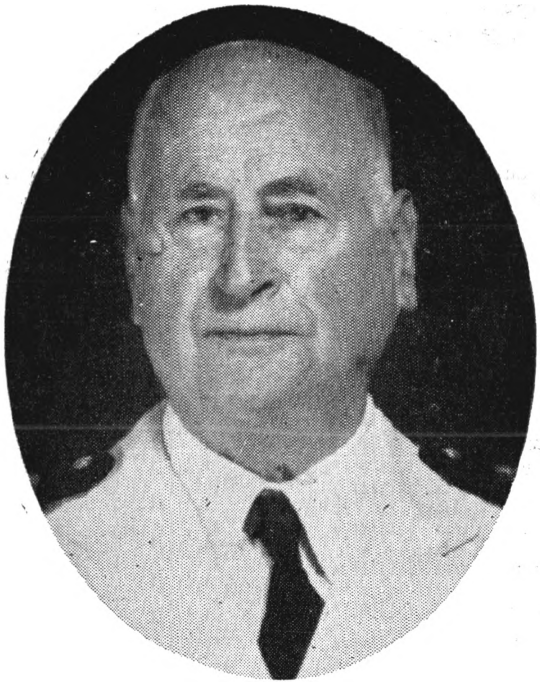
En nombre de la Armada Argentina, vengo a despedir los restos del que fuera en vida el capitán de fragata auditor D. Guillermo Matías Sánchez Sorondo.

Tristeza, congoja y desazón nos embarga hoy a todos por igual, porque comprendemos que con él hemos perdido un brillante auditor, un pundonoroso militar y un auténtico caballero en el más genuino sentido del vocablo.

El doctor Sánchez Sorondo fue uno de los primeros integrantes del cuerpo jurídico de la Armada, a través del cual volcó en beneficio de la Institución Naval, durante muchos años, sus profundos conocimientos jurídicos y su exacto sentido de la equidad y la justicia, en este caso notablemente robustecidos por provenir de un bondadoso espíritu y por la sencillez que siempre acompañó todos sus actos.

Sus indeclinables convicciones políticas, traducidas en un permanente culto a la libertad y a la democracia, que siempre supo defender con dignidad insobornable, troncharon en aciagos momentos vividos por la Patria, la límpida trayectoria de una carrera naval intachable, aunque no su constante dedicación a todo lo relacionado con la Justicia naval, con la que quiso mantener sus contactos aún en los últimos años de su vida, en los cuales sólo la fortaleza de su espíritu pudo imponerse a los quebrantos físicos que siempre sobrellevó con resignación y entereza.

Sólo queda ahora, ante tan doloroso trance, brindarle en nombre de la Armada esta sentida y postrer despedida, rogando a Dios por el eterno descanso de su alma.



JUAN MARENZI

Capitán de Fragata

Falleció el 8 de febrero de 1967

NACIMIENTO: El 21 de mayo de 1873.

INGRESO EN LA ARMADA: El 23 de diciembre de 1893, como guarda máquina.

ASCENSOS: A teniente de corbeta, el 13 de julio de 1896; a teniente de fragata, el 29 de setiembre de 1906; a teniente de navío el 10 de julio de 1911; a capitán de corbeta el 1° de abril de 1917, y a capitán de fragata, el 26 de marzo de 1923.

DESTINOS: «Patria», «Patagonia», «E! Plata», «Garibaldi», «Independencia», «Pampa», «25 de Mayo-», «1° de Mayo», "Alte. Brown», «Libertad», «Belgrano», «San Martín», «Catamarca», «Presidente Sarmiento», «Moreno», «Córdoba» y Arsenal de la Primera Región Naval.

FUNCIONES DE ENSEÑANZA: 1909: Director de la Escuela de Foguistas del acorazado «Independencia». 1914: Profesor de Máquinas en la Fragata Escuela «Pte. Sarmiento».

RETIROS: Pasó a situación de retiro voluntario el 2 de julio de 1928.

Palabras pronunciadas por el capitán de fragata (RS) D. Gustavo Aníbal Castro en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de fragata (RE) D. Juan Marenzi.

En nombre de la Armada Argentina me cabe el doloroso deber de despedir los restos mortales de quien en vida fuera el capitán de fragata D. Juan Marenzi, rindiendo en esta forma el sentido y justiciero homenaje de la Institución a quienes la sirvieron con amor y espíritu de sacrificio.

Durante sus largos años de servicios en la Armada, conoció las entrañas de la mayor parte de los buques que la integraban, desde los antiguos transportes «Villarino» y «Patagonia» hasta los acorazados y torpederos de la década del veinte, habiendo tripulado asimismo la inolvidable fragata «Sarmiento» como jefe de máquinas y profesor de los cadetes, en su décimocuarto viaje de instrucción.

Si bien su actuación parece lejana en la dimensión del tiempo, pues tuvo la fortuna de sobrevivir muchos años a su pase a situación de retiro, aquélla se mantiene viva en el recuerdo a través del respeto y afecto que supo inspirar su señera figura.

No cuesta imaginar que esta vida casi centenaria, desde la quietud de su retiro, tuvo la satisfacción de contemplar la evolución de una Marina asentada en los pilares básicos consituidos por aquellos que, como él, sirvieron en épocas que el vertiginoso correr del tiempo multiplicado por el progreso de la técnica, proyecta ya en el marco luminoso de la historia.

Por ello, la Marina de ayer, de hoy y de siempre, con profundo reconocimiento, ruega a Dios por el descanso eterno de su alma.



ALBERTO LONARDI

Contraalmirante

Falleció el 10 de febrero de 1967

NACIMIENTO: El 24 de mayo de 1899, en la Capital Federal.

INGRESÓ EN LA ARMADA: El 14 de enero de 1916, como Aspirante de la Escuela Naval Militar.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: Año 1929, aprobó el curso de la Escuela de Aplicación para Oficiales, en la orientación Armas Submarinas; año 1937, aprobó el curso sobre Derecho Internacional; año 1942, aprobó el curso sobre Táctica y Estrategia; año 1943, aprobó el curso de Guerra seguido en la Escuela de Guerra Naval.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 1° de febrero de 1921; a teniente de corbeta, el 26 de marzo de 1923; a teniente de fragata, el 1° de setiembre de 1925; a teniente de navío, el 1° de julio de 1929; a capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1935; a capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1941; a capitán de navío, el 31 de diciembre de 1946 y a contraalmirante, el 31 de diciembre de 1950.

DESTINOS: "Presidente Sarmiento", "Rivadavia", "9 de Julio", "San Martín", "Querandí", "Azopardo", "Alf. Mackinlay", "A. 7", "A. 2", "Vicente F. López", "Buenos Aires", Escuela Naval Militar, "A. 5", "Córdoba", Base Naval Río de la Plata, "Entre Ríos", "Patagonia", "1° de Mayo",; Primera Región Naval, Servicio de Comunicaciones Navales, Segunda Escuadrilla de Exploradores, "Cervantes", "Garay", "M. 3", comisión en los torpederos de la Flota Alemana, Dirección General del

Personal, Comisión Naval en Europa, "Garay", "Jujuy", Dirección General del Material, Escuela de Guerra Naval, Edecán Naval del Presidente de la Nación, ."Almirante Brown", "Mendoza", "La Argentina", Estado Mayor de la Escuadra de Mar, Secretaría del Ministerio, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección General Administrativa, Ministerio de Marina (adscripto) y Subsecretaría de Marina

COMISIONES NAVALES DE IMPORTANCIA: En 1947, designado Asesor Técnico Gubernamental: a la 30ª Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, realizada en Ginebra, Suiza.

CONDECORACIONES: Año 1947, Comendador de la Orden Nacional del Mérito, República del Paraguay; año 1948, Cruz del Mérito Naval de Tercera Clase, Gobierno de España; año 1950, Orden del Mérito Naval de Primera Clase, Gobierno de España.

RETIRO: Pasó,a retiro voluntario el 31 de diciembre de 1951. Nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo: El 1° de febrero de 1953. Pasó a retiro efectivo el 1° de marzo de 1962.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Bautista Frola en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del contraalmirante Alberto Lonardi.

Con el corazón acongojado por este inesperado e infausto suceso y con un poco de temblor, en los labios y en las manos, cumplo con una de las más dolorosas misiones, al llegarme a este umbral que se abre al infinito, para prodigar el postrer adiós, en nombre de la Marina de Guerra, a los restos mortales del que fue contraalmirante Alberto Lonardi, que acaba de caer vencido por el inflexible mandato del Destino.

Ingresó a las filas de nuestra Institución en el año 1916, en plena adolescencia, dotado de férrea voluntad e impulsado por un sano y noble entusiasmo, que le permitió ir escalando paso a paso y por genuinos méritos, los innumerables escalones, hasta alcanzar la alta jerarquía que ostentaba en la actualidad.

Después de casi 50 años de actividad, habiendo tripulado con jerarquías diversas la gran mayoría de las unidades de nuestra Armada, pasó a situación de retiro, situación en la cual lo sorprendió la muerte.

Fue un jefe justo y un dilecto camarada. Tuvo la noción de lo que es la camaradería y la practicó sin excluir los casos difíciles. Este es un aspecto que ha obligado y conquistado la simpatía de cuantos lo trataron, quienes reconocieron siempre la nobleza de sus sentimientos.

Fue un amigo leal y noble. Fácilmente se pronuncian estas palabras, pero es menester un conocimiento extenso y profundo de la vida para destacar la hermosura y trascendencia de la realidad que traducen. No olvidar nunca los sentimientos de la amistad, revela la posesión de un linaje superior y de una acabada prestancia espiritual.

Por sus condiciones de hombría de bien, era de esa categoría de hombres útiles y fuertes cuyo valor recién se advierte cuando mueren. Es entonces cuando viven por el imperativo de la justicia y por el milagro resurreccional del recuerdo.

Contraalmirante Lonardi: Formulamos ante el Altísimo nuestros más sentidos *y* fervientes votos para que la Divina Providencia otorgue a tu alma, en la región serena de los justos, la paz definitiva, mientras tu memoria constituye para nosotros, camaradas, amigos y angustiados familiares, una lección de fortaleza moral, de ejemplar conducta y de abnegación.

Sigue pues, a través de la muerte y más allá de la tumba, vinculado a nuestros pensamientos, intensificando el latir de nuestros corazones.



ALBERTO NETO MIRANDA

Teniente de Navío

Falleció el 10 de febrero de 1967

NACIMIENTO: El 16 de marzo de 1832, en la Capital Federal.

INGRESO EN LA ARMADA: El 1° de marzo de 1909 como aprendiz de la Escuela de Mecánica de la Armada, egresando el 18 de marzo de 1913, que pasó al 2° Año del Curso de Ingenieros de la Escuela Naval Militar.

ASCENSOS: A teniente de corbeta ingeniero maquinista, el 12 de enero de 1915; a teniente de fragata ingeniero maquinista, el 18 de setiembre de 1919; y a teniente de navío ingeniero maquinista, el 26 de marzo de 1923.

DESTINOS: "General Belgrano", "Independencia", "Pampa", "Libertad", "1° de Mayo", Arsenal Río de la Plata, "Alférez Mackinlay", Arsenal Puerto Militar, "Catamarca". "Uruguay", "Córdoba", "La Plata", "Misiones" y "Rosario".

RETIRO: Pasó a situación de retiro el 8 de julio de 1926.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de navío (R.S.) Rodolfo J. Gil Acosta en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del teniente de navío ingeniero maquinista (R.E.) D. Alberto Neto Miranda.

La Marina de Guerra, por mi intermedio, ha querido estar presente para despedir los restos del teniente de navío ingeniero maquinista Alberto Neto Miranda, que hoy ingresa a su última morada, dejando a sus familiares, camaradas y amigos el recuerdo de su nobleza, sus dotes de caballero y su hombría de bien.

Había ingresado en la Institución en el año 1909, graduándose como ingeniero maquinista de 3ª en 1915. Su legajo indica que integró la plana mayor de muchos buques, hoy desaparecidos, pero que fueron escuela y temple de fogosas tripulaciones que dejaron una huella imborrable para las generaciones de marinos que más tarde le siguieron. Tales son los nombres de las cañoneras "Independencia", "Rosario", "Libertad", los torpederos "Catamarca", "Córdoba" y "Misiones", y varias otras unidades que se pierden en el recuerdo y que formaron nuestras flotas de mar y de río.

Su retiro se produjo en el año 1926, por razones de salud, cuando aun se podía esperar mucho de su capacidad y conocimientos. Pero su paso por la Armada no podrá ser olvidado, porque hombres como el teniente Neto Miranda fueron los que prestigiaron y enaltecieron a nuestra Marina de Guerra, más si se tiene en cuenta que a él le tocó actuar en una época difícil para la humanidad, en que los campos de Europa se teñían de sangre, y cuando más necesario era preservar nuestra soberanía, reforzando la vigilancia de nuestro mar continental.

Al despedir sus restos, rogamos para que su alma tenga el eterno descanto que se merece, junto a la paz del Señor.



J O S E C O N T I

Teniente de Fragata

Falleció el 12 de febrero de 1967

NACIMIENTO: El 24 de setiembre de 1894, en San Juan.

INGRESO EN LA ARMADA: El 4 de abril de 1913, como Aprendiz de la Escuela de Mecánica, pasando al curso de Ingenieros de la Escuela Naval Militar el 4 de enero de 1917.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: Año 1927, aprobó el curso de la Escuela de Aplicación para Oficiales.

ASCENSOS: A teniente de corbeta ingeniero maquinista, el 4 de enero de 1922 y a teniente de fragata ingeniero maquinista, el 1° de marzo de 1925.

DESTINOS: "Presidente Sarmiento", "Libertad", "Belgrano", "Buenos Aires", "Guardia Nacional", "Bahía Blanca", "Jujuy", Escuela de Mecánica de la Armada, Escuela de Aplicación para Oficiales, "Rosario" y "San Martín".

RETIRO: Pasó a situación de retiro el 27 de febrero de 1930.

Este Boletín, como vocero de nuestro Centro Naval, desea testimoniar el profundo sentimiento de pesar causado por la desaparición del antiguo consocio que fue el Teniente de Fragata D. José Conti, que ingresado a la Marina en 1913 como Aprendiz de la Escuela de Mecánica pasó luego al Curso de Ingenieros de la Escuela Naval Militar én 1917, del cual egresó como Teniente de Corbeta Ingeniero Maquinista en 1922, permaneciendo en actividad hasta 1930, en que pasó a retiro con el grado de Teniente de Fragata.

A través de su actuacíón en las distintas unidades y destinos en que prestó servicios, puso de manifiesto sus condiciones de laboriosidad y eficiencia, así como su acendrado sentido del cumplimiento del deber.

Al hacer llegar a sus acongojados familiares nuestro más sentido pésame, rogamos al Altísimo por el eterno descanso de su alma.



JULIO RAÚL POCH

Capitán de Navío

Falleció el 21 de febrero de 1967

NACIMIENTO: El 7 de octubre de 1908, en la Capital Federal.

INRGESO EN LA ARMADA: El 16 de febrero de 1923 como Cadete del Curso Preparatorio de la Escuela Naval Militar.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: Año 1935, aprobó el curso de la Escuela de Aplicación para Oficiales, en la orientación "Artillería"; año 1943, aprobó el curso sobre Derecho Internacional.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 12 de diciembre de 1929; a teniente de corbeta, el 13 de setiembre de 1932; a teniente de fragata, el 20 de marzo de 1935; a teniente de navío, el 31 de diciembre de 1937; a capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1941; a capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1945, y acapitán de navío (promovido en R. E.), el 31 de diciembre de 1956.

DESTINOS: "Presidente Sarmiento", "Rivadavia", "A. 2", 1ª División Naval, "San Luis", "San Juan", "Chaco", Taller de Marina Dársena Norte, "América", "Rosario", Escuela de Aplicación para Oficiales, "Almirante Brown", "Moreno", Escuela Naval Militar, "Misiones", "1° de Mayo", Dirección General del Material, "Seaver", Escuadra de Mar, Estado Mayor General y Dirección General del Personal.

COMISIONES NAVALES DE IMPORTANCIA: Año 1940, embarcó a bordo del U. S. S. "North Star", formando parte de la expedición del almirante Byrd al Polo Sur; año 1946, formó parte de la Comisión Nacional del Antártico.

RETIRO: Pasó a retiro voluntario el 12 de diciembre de 1946. Nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 23 de diciembre de 1955. Pasó a Retiro Efectivo el 1° de noviembre de 1960.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío (R.S.) Manuel Alberto Moranchel en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de navío D. Julio Raúl Poch.

La penosa e inexorable ley de la existencia nos congrega hoy en este sagrado recinto, en su magna concentración de compañeros y amigos, para dar nuestro último adiós al capitán de navío D. Julio Raúl Poch.

La evolución de la vida, conjunto de aspiraciones de progreso y de éxitos, parecería olvidar en sus momentos de euforia, lo perenne de su mortalidad, mas existe algo que se lo recuerda, que le enseña su dependencia; tal la dura servidumbre. Pero la muerte existe, y ante el secreto de la vida se alza entonces, duro e inexorable, el misterio de la muerte. Es por eso que su manifestación nos emociona y la ruptura por la desaparición de un ser querido nos llena de dolor.

Ante el hecho presente la Marina de Guerra, a la que el extinto dedicara con empeño su entusiasmo y sus afanes, viene hoy a expresar su pesar y a despedir a quien fuera uno de sus destacados y amables integrantes. Séanie permitido agregar al dolor oficial la expresión personal hacia quien fuera, en uno de mis felices comandos, un pundonoroso y estricto oficial, y cuyos amables recuerdos de aquella época, manifestados en oportunidad que la vida se iguala, constituyen el grato recuerdo de un pasado que conforta en la vejez.

Su paso por la Armada Nacional fue un bello exponents de sus brillantes condiciones. Ingresado a la vieja Escuela Naval de Río Santiago en febrero de 1923, luego de cumplir con éxito los cursos reglamentarios, egresó como guardiamarina en diciembre de 1929, cuarto de su promoción.

En los diversos grados militares prestó servicios en unidades de la Flota y cursó las escuelas profesionales reglamentarias, pasando a retiro a su solicitud en diciembre de 1946. Recién en 1956 se hizo justicia a su pasado, ascendiendo a capitán de navío en retiro, por decreto especial del Poder Ejecutivo.

En su situación de retiro, integró el Tribunal Ordinario de Honor durante un período, poniendo en evidencia su sentir adecuado a la función, contribuyendo con ello al exitoso resultado de las tareas encomendadas.

El reconocimiento de su capacitación y condiciones fue manifestado por su elección para Administrador de la Flota Mercante del Estado, que desempeñó en dos oportunidades, y en la cual lo sorprende la muerte, impidiéndole completar su intención, tarea cuya mayor aprobación la constituye el alto juicio con que se le consideraba.

Tal conjunto de hechos permite manifestar que desaparece antes de lo debido. Así como las alegrías de sus mayores lo recibieron al entrar a este mundo, hoy lo despide el sentimiento que su desaparición prematura ha producido, expresado ante la manifestación que lo acompaña; son ellos los mejores juicios de su acción en su paso por el mundo. Sólo nos resta pedir al Señor de las alturas que lo acoja y lo acompañe en su ignoto reino y conceda consuelo moral a sus familiares y a quienes lo recordamos en éste. ¡ Paz eterna!



ARTURO LAPEZ

Teniente de Navío

Falleció el 1º de marzo de 1967

NACIMIENTO: El día 6 de febrero de 1883.

INGRESO EN LA ARMADA: El 15 de marzo de 1898, como Aspirante.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 19 de febrero de 1903; a teniente de corbeta, el 19 de mayo de 1905; a teniente de fragata, el 12 de noviembre de 1907 y a teniente de navío, el 26 de enero de 1910.

DESTINOS: "Buenos Aires", "Misiones", "9 de Julio", "El Austral", Arsenal Río de la Plata, "Thorne", "Jorge", "Belgrano", "Los Andes", "Pueyrredón", "Chaco" y Consejo de Guerra para Tropa (Secretario).

RETIRO: Pasó a situación de Retiro Efectivo el 29 de diciembre de 1913.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el teniente de navío (R.S.) D. Guillermo M. Domingo en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del señor teniente de navío (R.E.) D. Arturo Lapez.

En representación de la Armada Argentina cumplo con el doloroso deber de despedir los restos del teniente de navío D. Arturo Lapez.

Consagrado con amor a su carrera, sirvió a la Institución Naval durante los mejores años de la juventud y en este momento lleva consigo imborrables e inmejorables recuerdos de su paso por la Armada, desde la gloriosa Fragata Sarmiento, su primer destino embarcado, como así también de las gallardas unidades de aquella época que tripuló con tanto entusiasmo.

Activo y emprendedor, como deportista se destacó siendo miembro de la Federación Argentina de Esgrima.

Una vez retirado puso su iniciativa y laboriosidad al servicio del Centro Naval del que fue secretario durante un lapso de diez años, y posteriormente se desempeñó como Secretario General de la Flota Mercante del Estado.

Cumplido caballero, hizo un culto de la gentileza y la hombría de bien y su exquisita personalidad le grangeó la simpatía y el afecto de todos quienes le rodeaban.

Ante lo inevitable, que este adiós sirva de respetuoso gesto de reconocimiento; que Dios os acoja en su seno y lleve a los corazones de vuestros familiares y amigos la resignación y el consuelo de saberos descansando en paz.

* * *

En representación de la C. D. del Centro Naval y como homenaje a su ex Secretario, habló el teniente de navío contador (R. E.) D. Wilfredo O. Odriozola, quien dijo:

La Comisión Directiva del Centro Naval nos ha investido para despedir los restos del teniente de navío Arturo Lapez, calificado socio vitalicio cuya presencia física, siempre frecuente en la Institución, jerarquizaba los momentos de pláticas que solía mantener con sus camaradas.

Halló en el remanso de nuestro Centro el sosiego de largas jornadas vividas con la hombría de bien que tanto lo identificara entre sus pares. Por ello fue respetado y querido; también fue respetuoso y supo querer a quienes, como él, merecieron el afecto por las cualidades morales que conformaron su exquisita personalidad, donde la corrección se destacaba notoriamente.

Su paso por el Centro Naval como Secretario, cargo que ocupó en 1916 y que desempeñó durante 10 años, aún se recuerda por la eficiente dedicación que brindó entusiastamente en beneficio de la Institución. En su nombre nuestro agradecimiento, y en su nombre también queremos expresaros, teniente Lapez, nuestra cristiana resignación al perderos y nuestro convencimiento de que siempre seréis recordado por lo que fuisteis en vuestro paso por la vida. Que el Señor os acoja.



OSCAR CHRISTIAN WILDNER FOX

Capitán de Corbeta

Falleció el 2 de marzo de 1967

NACIMIENTO: El 28 de junio de 1899, en la Capital Federal.

INGRESO EN LA ARMADA: El 1° de marzo de 1916 como Aprendiz de la Escuela de Mecánica, pasando a la Escuela Naval Militar como Aspirante al curso de Ingenieros.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: Año 1932, aprobó el curso de la Escuela de Aplicación (Máquinas).

ASCENSOS: Aspirante, el 8 de enero de 1920; teniente de corbeta, ingeniero maquinista, el 28 de noviembre de 1924; teniente de fragata ingeniero maquinista, el 1° de julio de 1927; teniente de navío ingeniero maquinista, el 19 de diciembre de 1931 y a capitán de corbeta (ascendido en R. A.), el 31 de diciembre de 1955.

DESTINOS: "Presidente Sarmiento", "San Martín", "Rivadavia", "Río Negro", "9 de Julio", "Rosario", 1ª Región Naval, "A. 2", "Bahía Blanca", Escuela de Aplicación para Oficiales, "Independencia", "Jujuy", "San Luis", 3ª Región Naval, Prefectura General Marítima, Dirección General Administrativa, Dirección General del Material Naval, Arsenal Naval Buenos Aires y Dirección del Material Aeronaval.

RETIRO: Pasó a Retiro Efectivo el 15 de enero de 1934. Nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 2 de mayo de 1951. Nombrado como Retirado en Servicio el 1° de enero de 1966.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de corbeta Ing. D. Francisco Suárez Battán en nombre de la Armada Nacional en el acto del sepelio de los restos del capitán de corbeta D. Oscar Christián Wildner Fox.

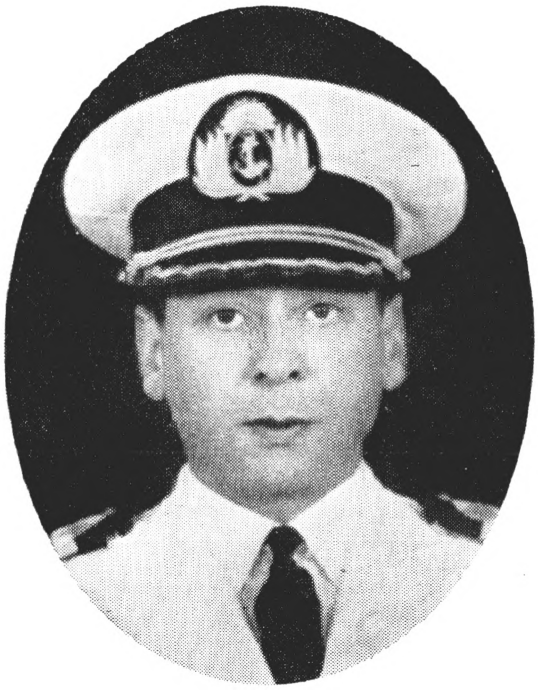
Señor capitán Oscar Wildner Fox: Quiso el destino que los últimos años de su carrera en la Armada Argentina los cumpliera en la Dirección del Material Aeronaval, integrando su Plana Mayor.

Allí hemos compartido jornadas de sacrificios y de satisfacciones y allí Ud., con la experiencia de sus años de servicio, franqueó problemas aduaneros y portuarios en beneficio de la Aviación Naval, enseñándonos a ser optimistas aun en los momentos críticos.

La jovialidad de su espíritu, la sinceridad de sus palabras y su afán de colaboración muchas veces nos hacían olvidar sus años y nos parecía estar conviviendo con compañeros de promociones más recientes.

Su Foja de Servicios no hace sino ratificar las cualidades que debe poseer un oficial de marina y durante toda su carrera, desde su ingreso en marzo de 1916 como aprendiz en la Escuela de Mecánica, supo granjearse la amistad de sus camaradas.

Señor capitán Wildner Fox: Al despedirlo en nombre de la Armada ruego a Dios que dé descanso a su alma y resignación a su familia, ante la pérdida irreparable de su ausencia definitiva.



JOSE RODRIGUEZ

Contraalmirante

Falleció el 26 de marzo de 1967

NACIMIENTO: El día 8 de noviembre de 1898.

INGRESO EN LA ARMADA : Como Aprendiz en la Escuela de Mecánica de la Armada el 1° de marzo de 1914, pasando luego al Curso de Ingenieros de la Escuela Naval Militar el 7 de febrero de 1918.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: Año 1934, aprobó la Escuela de Aplicación para Oficiales, orientación 'Máquinas".

ASCENSOS: A teniente de corbeta, el 22 de noviembre de 1922; a teniente de fragata, el 1° de marzo de 1926; a teniente de navío, el 8 de julio de 1930; a capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1935; a capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1942; a capitán de navío, el 31 de diciembre de 1946 y a contraalmirante, el 31 de diciembre de 1950.

FUNCIONES DE ENSEÑANZA: Año 1935, Profesor en la Escuela Naval Militar, materia "Taller"; año 1936, Profesor en la Escuela Naval Militar, materia "Máquinas y Taller"; año 1937, Profesor de la materia "Máquinas" en la Escuela de Aplicación para Oficiales.

DESTINOS: "Garibaldi", "Azopardo", "Buenos Aires", "Patria", "A. 10", "A. 6", "Rosario", "Bahía Blanca", Comisión Naval en Europa, "Mendoza", Arsenal Naval Buenos Aires, "América", "Pampa", "25 de Mayo",

Escuela de Aplicación de Oficiales, "Jujuy", Escuela Naval Militar, "Pueyrredón", "La Rioja", Escuela de Mecánica de la Armada, "Moreno", Estado Mayor de la Escuadrilla de Ríos, Dirección General de Administración Naval, Escuadré de Mar y Dirección General del Material Naval.

RETIRO: Pasó a situación de retiro el 10 de diciembre de 1951. Nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 12 de mayo de 1960. Pasó a Retiro Voluntario el 1° de marzo de 1962.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Jorge A. Desimoni en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del contraalmirante José Rodríguez.

En nombre de la Armada Argentina, asumo la penosa responsabilidad de despedir los restos del señor contraalmirante D. José Rodríguez, brindándole con la sinceridad y sentimiento efectivo a que se hacen merecedores los maestros, el último adiós a quien, a lo largo de casi 40 años de servicios prestados al país, como integrante de los cuadros permanentes de la Institución Naval, le ofreció lo mejor de sus esfuerzos y transmitió a las generaciones posteriores su capacidad profesional, su ejemplo de austeridad y su consejo justo y señero que fue guía y norte para todos aquellos que hacíamos nuestras primeras armas en la honrosa carrera abrazada.

El señor almirante Rodríguez, hombre de grandes virtudes, que perfeccionan al que las posee y hacen sus obras buenas, cumplió cabalmente con la Armada en su paso por los más variados destinos, con responsabilidad jamás eludida, con dedicación sin desmayos y con el cariño propio de todo hombre que, como él, abrazó una profesión para hacer de ella un culto.

El 31 de diciembre del año 1950 alcanzó el grado de contraalmirante, con el que se retiró un año más tarde, cuando prestaba servicios en la Dirección General del Material Naval, época ésta en que su salud había recibido ya el primer llamado de atención.

Al darle hoy el postrer adiós y no sin antes transmitirle a sus deudos, en nombre de la Armada y en el mío propio, nuestros sinceros votos de cristiana resignación ante esta la ley inexorable de la vida, podemos decirle sin reparos, señor contraalmirante don José Rodríguez: "Misión cumplida, y que el Altísimo os acoja en su seno".

INSTITUTO ANTARTICO ARGENTINO

Horarios de atención al público

El Instituto Antártico Argentino informa que, temporariamente, sus horarios de atención al público son los siguientes:

BIBLIOTECA: lunes a viernes de 08.00 a 13.00 horas.

MUSEO: lunes a viernes de 08.00 a 13.00 horas.

INFORMACION A ESCOLARES: lunes a viernes de 08.00 a 13.00 horas.

VENTA DE PUBLICACIONES: lunes a viernes de 08.00 a 13.00 horas.

VISITAS COLECTIVAS: lunes a viernes de 09.00 a 12.00 horas.

Las visitas colectivas deberán solicitarse telefónicamente, de lunes a viernes de 08.00 a 12.00 horas, llamando al número 44-2086, con una anticipación no menor de 10 días. En el momento de efectuarse la visita se deberá presentar una nota dirigida al Director del Instituto Antártico Argentino, firmada por el titular de la escuela u organismo visitante, confirmándola.

INSTITUTO DE AYUDA FINANCIERA PARA PAGO DE RETIROS Y PENSIONES MILITARES

Por Resolución inserta en el Boletín Militar Reservado Nº 4168 del Comando en Jefe del Ejército, el Mayor (R) D. Eduardo GIANA ha sido designado para prestar servicio en el Instituto del epígrafe, donde se hallará a disposición de nuestro Centro en su carácter de Auxiliar del titular de dicho Instituto, a los fines de proveer la información o asesoramiento que se requieran con respecto a aquellos asuntos que conciernan al mismo o a sus asociados en sus relaciones con ese organismo.

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 20.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes, de 14 a 19.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 9 a 20; sábados, de 9 a 12.

TESORERÍA: Lunes a viernes, de 14.30 a 18.30; sábados, de 10 a 12.

BIBLIOTECA: Lunes a viernes, de 12 a 19.

BIBLIOTECA RECREATIVA: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.30.

ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 20.

PEDICURO: Primero y secundo miércoles del mes, de 18 a 20.

SALA DE ARMAS: Profesor de Esgrima: Lunes a viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

SASTRERÍA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados, de 8 a 12. Anexo Centro Naval: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, de 8 a 12.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.30; sábados, de 8 a 13.

BAR: Diariamente, de 8 a 22, y domingos de 8 a 20.

PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8.30 a 20.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 20 (pedir hora).

COMEDOR: Horario de entrada: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 22.30; sábados, de 12 a 15 y de 20 a 23.30.

DEPÓSITO DE BULTOS. Ver Mayordomo Delegación Tigre.

ANEXO CENTRO NAVAL: La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos en Secretaría.

P A N T E Ó N

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 14.30 a 17.

Domingos, de 8 a 12.

Feriados nacionales u optativos, de 8 a 12.

TALL. GRAF. BUSCHI S.A.I.C.I.

Correo Argentino Central (B)
FRANQUEO PAGADO
Concesión Nº 4880
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 1023

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

ABRIL–JUNIO 1967 – NÚM. 671

La Marina de Guerra como defensora de la soberanía. Ruiz Moreno 163

Algunas consideraciones acerca del conflicto árabe-israelí. — Catolino 176

Estado y política . Derivaciones. — Moranchel. 182

Intereses marítimos nacionales y necesidad del desarrollo de los puertos del litoral. — Torre 196

La cuestión social. — Ortiz de Marco 218

Martín Jacobo Thompson, Capitán de Puerto del primer gobierno patrio. — Pinasco 234

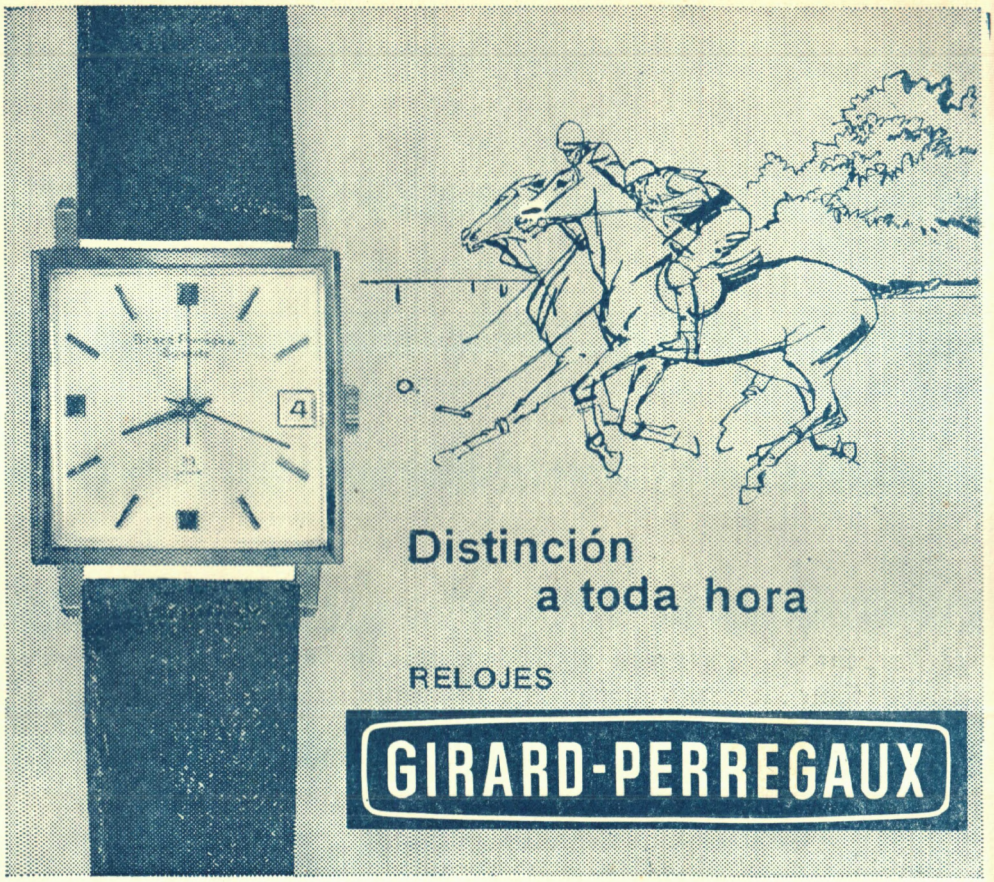
El periodismo en las islas Malvinas. — Scunio 237

Los ríos indómitos. El enigma del Pilcomayo. — P. de Pelliza 246

Notas profesionales 273

Asuntos internos 291

Necrología 307



AGENTE AUTORIZADO

✭

REPARACIONES DE RELOJES
POR CRONOMETRISTAS SUIZOS

✭

ANILLOS DE PROMOCION DE LA
ESCUELA NAVAL MILITAR Y LICEO NAVAL

✭

D. STEVOPULOS e hijo

S. R. L.

RIVADAVIA 882 - 3º C Tel. 34 - 4444

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

N° 671 Abr.-Jun. 1967

VOL. LXXXV AÑO LXXXVI

★

Director:
Capitán de Fragata
Ingeniero Naval
ISAAC WOLBERG

★

Dirección y Administración:
FLORIDA 801
BUENOS AIRES
Teléfono: 31-1011

★

Registro de la Propiedad
Intelectual N° 937.286

★

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

★

S U M A R I O

La Marina de Guerra como defensora de la soberanía..... 163
Doctor Isidoro Ruiz Moreno.

Algunas consideraciones acerca del conflicto árabe-israelí 176
Teniente de navío Miguel Oscar Catolino.

Estado y política. Derivaciones 182
Capitán de navio Manuel Alberto Moranchel.

Intereses marítimos nacionales y necesidad del desarrollo de los puertos del litoral 196
Capitán de fragata Adán Atilio Torre

La cuestión social 218
Capitán de corbeta Enrique Ortiz de Marco.

Martin Jacobo Thompson, Capitán de Puerto del primer gobierno patrio..... 234
Eduardo H. Pinasco.

El periodismo en las islas Malvinas..... 237
Teniente 1° Alberto D. H. Scunio.

Los ríos indómitos. El enigma del Pilcomayo 246
Zulema P. de Pelliza.

Notas profesionales..... 273

Asuntos internos 291

Necrología 307

C E N T R O N A V A L

PRESIDENTES HONORARIOS

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

Sr. Comandante de Operaciones Navales
Almirante D. BENIGNO I. M. VARELA

COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Vicealmirante LEONARDO Mc LEAN

Vicepresidente 1°:
Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORELL

Vicepresidente 2°:
Contraalmirante JORGE A. DESIMONI

Secretario:
Cap. de Frag. NORBERTO J. BADENS

Tesorero:
Cap. de Navío Contador HÉCTOR J. DOMINGUEZ

Protesorero:
Cap. de Navío JORGE, A. MARGUERY

Vocales titulares:
Cap. de Navío EMILIO[1] EDUARDO MASSERA
Cap. de Frag. Médico FERNANDO A. BIONDI
Cap. de Frag. MARIO RAÚL CHINGOTTO
Cap. de Frag. HUMBERTO JOSÉ BARBUZZI
Cap. de Frag. PEDRO ANTONIO SANTAMARÍA
Cap. de Frag. FERNANDO MIGUEL ROMEO
Cap. de Frag. HORACIO MIGUEL GONI
Cap. de Corb. RUBÉN OSCAR FRANCO
Tte. de Frag. I.M. MENOTTI ALEJANDRO SPINELLI
Cap. de Navío LUIS D. GONZÁLEZ CASTRILLÓN
Cap. de Frag. ISMAEL DOMINGO MOLINA
Cap. de Navío I. M. RODOLFO POLETTI
Cap. de Frag. HÉCTOR DAMIÁN GADEA
Cap. de Frag. SIRO V. L. DE MARTINI
Cap. de Frag. ANTONIO M. REGUERO
Cap. de Frag. Auditor RAMÓN L. MORELL
Cap. de Corb. MARIANO A. TORRE
Cap. de Corb. EDUARDO M. GIRLING
Cap. de Corb. CARLOS E. BARRILLI
Cap. de Frag. AMÍLCAR G. SPEICHER

Vocales suplentes:
Cap. de Corb. I.M. OSCAR ALFREDO CASTRO
Cap. de Corb. NORBERTO M. COUTO
Cap. de Corb. ALBERTO J. VALDÉZ
Cap. de Corb. JUAN CARLOS ABBONDANZA

Comisión Revisora de Cuentas

Revisores titulares:
Cap. de Nav. Contador MANUEL O. VACCARI
Cap. de Corb. EDUARDO C. VALOTTA

Revisores suplentes:
Cap. de Corb. GUSTAVO R. GRUNSCHLAGER
Tte. de Nav. JUAN C. BROWN

SUBCOMISIONES

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

Presidente:

Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORELL

Vocales;

Cap. de Nav. EMILIO E. MASSERA
Cap. de Frag. SIRO V. L. DE MARTINI
Cap. de Frag. MARIO R. CHINGOTTO
Cap. de Frag. HUMBERTO J. BARBUZZI
Cap. de Corb. ALBERTO J. VALDEZ

INTERIOR

Presidente:

Contraalmirante JORGE A. DESIMONI

Vocales:

Cap. de Nav. LUIS D. GONZÁLEZ CASTRILLÓN
Cap. de Nav. JORGE A. MARGUERY
Cap. de Frag. ANTONIO M. REGUERO
Cap. de Frag. ISMAEL D. MOLINA
Cap. de Frag. Auditor RAMÓN L. MORELL
Cap. de Corb. CARLOS E. BARILLI
Cap. de Corb. RUBÉN O. FRANCO
Cap. de Corb. MARIANO A. TORRE
Cap. de Corb. NORBERTO M. COUTO

— Edificio:

Cap. de Nav. JORGE A. MARGUERY
Cap. de Frag. ANTONIO M. REGUERO
Cap. de Frag. NÉSTOR D. ARMENDÁRIZ (adsc.)
Cap. de Corb. NORBERTO M. COUTO

— Anexo Centro Naval:

Cap. de Frag. ISMAEL D. MOLINA
Cap. de Corb. RUBÉN O. FRANCO
Cap. de Corb. CARLOS E. BARILLI
Cap. de Corb. PASCUAL M. GRECO (adsc.)

— Panteón:

Cap. de Nav. LUIS D. GONZÁLEZ CASTRILLÓN
Cap. de C'orb. MARIANO A. TORRE

— Comedor y Bar:

Cap. de Frag. ISMAEL D. MOLINA
Cap. de Frag. ANTONIO M. REGUERO
Cap. de Corb. CARLOS E. BARILLI

— Peluquería y Baños:

Cap. de Nav. LUIS D. GONZÁLEZ CASTRILLÓN
Cap. de Frag. Auditor RAMÓN L. MORELL

— Personal:

Cap. de Nav. LUIS D. GONZÁLEZ CASTRILLÓN
Cap. de Frag. Auditor RAMÓN L. MORELL
Cap. de Frag. NORBERTO J. BADENS
Tte. de Nav. Cont. WILFREDO O. ODRIOZOLA

HACIENDA

Presidente:

Cap. de Nav. Cont. HÉCTOR J. DOMÍNGUEZ

Vocales:

Cap. de Nav. Cont. PABLO E. ARGUINDEGUY
Tte. de Frag:. I. M. MENOTTI A. SPINELLI

DEPORTES

Presidente:

Cap. de Frag. PEDRO A. SANTAMARÍA

— **Esgrima:**

Inspector Sala de Armas:

Cap. de Frag. AMÍLCAR G. SPEICHER

Delegado de Esgrima ante la FECBA:

Cap. de Corb. I. M. ALBERTO RAFAEL HEREDIA

— **Tiro y Caza Deportiva:**

Delegado:

Cap. de Corb. Ing. ALFREDO E. MAC DOUGALL

— **Golf:**

Inspector de la Jaula de Golf:

Tte. de Frag. WALTER R. OPPEN

— **Yachting:**

Cap. de Nav. JONÁS L. SOSA
Cap. de Corb. MARIANO A. TORRE

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

Presidente:

Cap. de Nav. I. M. RODOLFO POLETTI

Vocales:

Cap. de Frag. HÉCTOR D. GADEA
Cap. de Frag. MARIO RAÚL CHINGOTTO
Cap. de Frag. FERNANDO M. ROMEO
Cap. de Frag. Méd. FERNANDO A. BIONDI
Cap. de Frag. HORACIO M. GOÑI
Cap. de Corb. EDUARDO M. GIRLING
Cap. de Corb. JUAN C. ABBONDANZA

USHUAIA

Presidente:

Cap. de Nav. TIRSO R. BRIZUELA

MAR DEL PLATA

Presidente:

Cap. de Nav. JORGE E. SCIURANO

TIGRE

Presidente:

Cap. de Frag. ENRIQUE GONZALEZ LONZIÉME

Vocal:

Cap. de Corb. I. M. OSCAR A. CASTRO

Adscripto:

Cap. de Corb. Ing. CARLOS A. E. GUIDO

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Cap. de Nav. EMILIO E. MASSERA
Cap. de Frag. HUMBERTO J. BARBUZZI

SEÑOR SOCIO DEL CENTRO NAVAL

El Yacht Club Centro Naval hará construir una serie de aproximadamente 15 yates de la clase "Pingüino" con casco de plástico y vela de dacron, cuyo costo total unitario aproximado será de m$n 160.000.

El Yacht Club Centro Naval ofrece al señor consocio la oportunidad de adquirir uno de estos barcos, con una financiación en dos planes, uno a 18 meses y otro a 24 meses.

Si el señor consocio tiene interés en este ofrecimiento, se le ruega escriba al Yacht Club Centro Naval, Florida 801 - Bs. Aires.

JONAS L. SOSA
Capitán de Navío
Comodoro del Yacht Club
Centro Naval

LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS

del

Vicealmirante Ernesto Basílico

HISTORIA CON PABELLON DE SOBERANIA NACIONAL. UN FUNDAMENTO MAS A LOS QUE AFIRMAN LA PROPIEDAD DE LA REPUBLICA SOBRE EL ARCHIPIELAGO DE LAS MALVINAS

☆

Presentación:

Páginas: 226 con cartas geográficas.
Papel símil ilustración.
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Fedral.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 400 m/n.

COMPENDIO DE OCEANOGRAFIA FISICA

del

Contraalmirante Rodolfo N. Panzarini

- PRIMERA OBRA DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA EN CASTELLANO
- TEXTO BÁSICO PARA EL ESTUDIO DE LA MATERIA
- FUNDAMENTO PARA CUALQUIER INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA EN EL MAR
- GUÍA DE SOLUCIONES PARA PROBLEMAS ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y SOCIALES

☆

Presentación:
Páginas: 350 con ilustraciones.
Papel símil ilustración.
Encuadernación en "cartoné".
Con sobrecubierta en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Federal.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 800 m/n.

NAVES DE AYER
GENTE DE ANTAÑO

LA NOVELA DEL MAR

del

Contraalmirante Mariano F. Beascoechea

●

LA MARINA ARGENTINA DE TIEMPOS PRETERITOS

Presentación:
Páginas: 302 con ilustraciones.
Papel obra de primera.
Tapas de cartulina en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Federal.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 250 m/n.

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

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

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

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

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de $ 500 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 10.000 y el mínimo de $ 3.000.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN".*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

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

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

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

c) *PREMIO "PIEDRABUENA".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 50.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

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

d) *PREMIO "RATTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 40.000, al mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

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

La Marina de Guerra como defensora de la soberanía

Por el Doctor Isidoro Ruiz Moreno

La epopeya de la "marina heroica", como se la ha calificado con acierto, aparece vinculada al primer esfuerzo por la libertad, y hace su entrada en nuestra historia con el teniente Pascual Ruiz Huidobro y los alféreces Matías de Irigoyen y Martín Jacobo Thompson, en el Cabildo abierto del 22 de Mayo de 1810. Ruiz Huidobro es el primer cabildante al que se le pide que se pronuncie sobre la autoridad del virrey, y es el primero que vota en contra de la permanencia de Cisneros. Los otros dos apoyan su actitud.

Así comenzó la historia de nuestra Marina de Guerra, que presenta tres características constantes a lo largo de su desarrollo. La primera es su precariedad y la situación de desventaja en que se encontró frente al enemigo que le tocó en suerte combatir. La segunda, que siempre luchó en sus costas para defender el suelo de la Patria. La tercera, que en cuantas oportunidades tuvo, sirvió para afirmar la soberanía de la Nación dentro del Derecho.

El enorme territorio del país y la fácil satisfacción de sus necesidades primarias, que encontraba en el campo, hicieron que el criollo no se interesara por las cosas del mar. Fue por eso que los primeros marinos al servicio de los gobiernos patrios fueron

extranjeros y que nuestros gobernantes no se preocupaban por la organización de sus escuadrillas. La adquisición de barcos, o el llamado para tripularlos, se hizo en todas las oportunidades bajo circunstancias apremiantes. Esto dio a las flotas enemigas una superioridad material que hizo esquiva la victoria al coraje y a la bravura de nuestros marinos.

La primera escuadrilla argentina se prepara febrilmente cuando llegan noticias de los apuros del ejército de Belgrano en el Paraguay. Necesitaba refuerzos; y Juan José Paso pensó que lo más conveniente era enviarlos con barcos que le podrían servir para su retirada. Se confió esta tarea al diputado por Salta don Francisco de Gurruchaga, antiguo teniente de la Marina Real, que pudo organizar una pequeña fuerza de tres bajeles, el bergantín "25 de Mayo", con Juan Bautista Azopardo como capitán, la goleta "Invencible" y la balandra "América".

Pudo decir Carranza con frase feliz: "Tales eran los heraldos cuyos nombres combinaban un anagrama político. Ellos con las bocas de sus cañones, iban a proclamar en las aguas, que a partir del «25 de Mayo de 1810», sería «Invencible» la causa de «América»".

Entre las instrucciones dadas a Azopardo, había una que merece ser inscripta en los cascos de nuestros barcos: "Perecer antes que caer prisioneros". Ese mandato ha sido cumplido con honor por los navios argentinos. Si alguna vez la fuerza enemiga tomó prisioneras a sus tripulaciones sin combatir, ello se debió a la traición de quien más tarde iba a ensombrecer las páginas de nuestra historia. Merece recordarlo. En las oportunidades en que los barcos argentinos fueron vencidos, combatían al enemigo haciéndole pagar cara su victoria. Sin embargo, en la noche aciaga del 21 de mayo de 1829, marinos franceses de la escuadra comandada por el vizconde Venancourt, apresaron por sorpresa al "Río Bamba", al "Once de Junio" y a otros barcos surtos en el puerto de Buenos Aires. La historia señala a Rosas como el que informó al agresor extranjero de que nuestros buques estaban desguarnecidos y sin posibilidad de resistencia. Hoy se conoce la nota con que el tirano felicitó al francés, pidiéndole que "la escuadra nacional tomada a los insurrectos no fuera devuelta y que apresara los buques argentinos que se encontraban en Paraná". Culminó su conducta ofreciéndole la carne y provisiones que necesitara.

La escuadrilla de Azopardo, aumentada con dos pequeños

barcos más, fue equipada y armada en la Maestranza del Riachuelo. El 16 de febrero de 1811, salieron apresuradamente sólo tres barcos con 200 hombres y 33 cañones para auxiliar a Belgrano. Las esperanzas cifradas en esta débil ayuda pronto se desvanecieron. El mensaje de Azopardo, en vísperas del combate, tiene el sabor espartano de las Termopilas. "Me hallo con el enemigo a la vista, con fuerzas mayores que son siete buques de guerra; no tenemos miedo de ellos... ya hemos asegurado la bandera de parte a parte...".

Los pequeños barcos fueron fácil presa de Romarate, el 2 de marzo, cerca de San Nicolás. El colofón de esa derrota traduce el homenaje de la Nación. "El holocausto de la guerra es de sangre y su corona suele ser la muerte; pero si hay laureles para el sacrificio iguales a los que discierne la fortuna, el comandante Azopardo, apurando su resistencia hasta más allá de lo que exigía la razón, los mereció en esa jornada inolvidable, donde sucumbía traicionado por el destino, sin la satisfacción de la victoria, pero también sin la vergüenza de la derrota."

Las naves realistas se enseñorearon de nuestros ríos, bombardearon los pueblos y efectuaron toda clase de depredaciones contra las ciudades y comercio del litoral.

Gurruchaga, infatigable, reorganiza la escuadrilla en agosto de 1811, pero todavía no ha sonado la hora del éxito para la marina incipiente y debe ceder a Elío el dominio del Plata.

Para poner término a las correrías del enemigo, bajo el directorio de Posadas, y gracias a los empeños de Larrea y a la actividad y dinero de Guillermo Pío White, en 1814 se crea la tercera escuadrilla argentina que se pone a las órdenes de Guillermo Brown, que pronto asombrará con sus victorias. Su genio marinero permitió al redactor de la Gaceta decir el 9 de diciembre: "Abandonados de todas las naciones, sin más recursos que nuestra resolución y nuestro coraje, hemos humillado en el mar y en la tierra a nuestros enemigos; nos ha bastado querer ser libres".

El triunfo naval, que era desconocido hasta entonces en nuestros fastos gloriosos, vincula el nombre de Martín García a la Marina de Guerra argentina. Allí comienza una tradición imperecedera de la Armada Nacional, que ha señalado Ratto como una de las características de Brown en sus campañas. Esa tradición es la de que los que dirigen, prodigan su sangre en comparación con los que obedecen. Los jefes navales argentinos caen

al frente de sus hombres, que los siguen bajo el fuego del enemigo. En el combate de Martín García la fragata capitana, la "Hércules", tiene ella sola 110 bajas y entre esas víctimas está la vida preciosa de Elias Smith, su comandante. Y con él se van para siempre Benjamín Seaver, el capitán del "Julieta", Martín de Jaumé, jefe de las fuerzas de desembarco, y Roberto Stacy, ayudante de Brown.

No siempre se comprendió el papel que debía tener la escuadra en la defensa de la soberanía de la Nación. Fueron los acontecimientos, con la dureza de las consecuencias y los sufrimientos, los que llamaron a la realidad. La precariedad y la falta de previsión en materia naval, volvieron a repetirse con motivo de la guerra con el Brasil. Cuando estalló el conflicto, la diferencia entre el poderío naval de ambos contendientes era evidente.

En aquella época, el Imperio tenía su marina mejor preparada que su ejército, a la inversa de lo que ocurría en nuestro país.

Los estrategas brasileños, que no habían descuidado su poder en el mar, comprendieron la enorme influencia que tendría en el desarrollo de la contienda el bloqueo de Buenos Aires, y efectivamente el tráfico de ultramar cesó casi por completo, y quedamos sin recursos por cerca de tres años.

A los doce días de declarada la guerra, el 22 de diciembre de 1826, estaba la escuadra brasileña a la vista de la ciudad de Buenos Aires y el almirante Lobo declaró que ni un pájaro cruzaría la línea del bloqueo. Frente a la realidad de los cañones enemigos, la República Argentina no tenía ni buques ni tripulaciones para hacer pagar cara la jactancia de esas palabras. La escuadra se componía de dos bergantines casi destruidos, el "Belgrano" y el "Balcarce". Pero otra vez estaba frente al adversario el coraje de los marinos para la defensa de la soberanía.

Designado Brown jefe de esa escuadra —que era sólo efectiva en el papel—, fue su segundo Azopardo, llegado de su prisión española. Y como Inglaterra negara buques escudándose en la neutralidad, no quedó más remedio que formarla en el país. En 24 horas se adquirieron cuatro barcos mercantes y con once lanchas de un cañón cada una, comenzó una lucha épica que alejó a los enemigos impidiéndoles el bombardeo de Buenos Aires. Fueron tales las pérdidas que se les infligió, que se vieron obligados a tener en el Plata una flota de más de cincuenta navios.

La acción de Los Pozos del 11 de junio de 1826, la de Quilmes, del 30 de julio, la bizarría de Rosales y de Espora, el combate

de Juncal en 1827, son las páginas más bellas de la historia naval argentina. Pero la imprevisión inicial cobró su tributo. El revés de Monte Santiago hizo que el bloqueo se hiciera más severo.

Se perdieron los buques mayores y toda la actividad se redujo a defender, con lanchas y goletas, el acceso a la ciudad y a los ríos interiores. En esta emergencia, volvióse a confiar en el valor de los marinos argentinos y se decidió la guerra de corso sobre las costas enemigas, que duró hasta la Convención Preliminar de Paz de 1828.

La Armada Nacional ha desempeñado misiones trascendentales en horas difíciles para la Nación. Y su gesto, dentro de la simplicidad del cumplimiento de una orden, tiene rasgos de leyenda.

En 1878 se firmó en Buenos Aires la convención Elizalde-Barros Arana, que debía poner término a las discrepancias limítrofes con Chile. Todo parecía acabado, cuando inopinadamente, en circunstancias en que Manuel Augusto Montes de Oca ocupaba la Cancillería, el 11 de mayo de ese año, el propio Barros Arana, en cumplimiento de órdenes de su Gobierno, comunicó que Chile no aceptaba el acuerdo porque su redacción era vaga y porque el Gobierno chileno quería que se estableciese claramente que se sometía al arbitraje la Patagonia, el Estrecho y la Tierra del Fuego. El asombro del Gobierno argentino fue grande, ya que el Tratado se había hecho por medio de un enviado con plenos poderes y consultándose una a una las cláusulas escritas. Avellaneda, Presidente de la República, se vio en la necesidad de comunicar al Congreso lo ocurrido, y lo hizo con la elocuencia que caracterizó todos sus escritos y discursos. "Una vez interrumpidas las negociaciones por otras manos que las nuestras —dijo— quedamos tranquilamente en nuestro derecho y sabremos sostenerlo con firmeza y prudencia, hasta que mejores inspiraciones abran nuevamente el camino de los arreglos decorosos y pacíficos. Tras los derechos que afirmamos hay un pueblo. La América lo sabe y no necesitamos pregonarlo".

La frase de Avellaneda tenía en esos momentos especial sentido y hondo contenido. Conocía el gran presidente, la enorme responsabilidad que asumía ante su pueblo al advertirle que tenía que defender sus derechos con firmeza y con prudencia. No ignoraba que esa defensa tenía que ser realizada sin recursos, en regiones alejadas, apenas conocidas, librando a los defensores de la República a su solo valor y a su limitado esfuerzo.

La situación entre Chile y la Argentina se hizo sumamente tirante, agravada por el hecho de que no se habían recibido satisfacciones por el apresamiento, en aguas argentinas, de un barco francés que pescaba con autorización oficial. Por si algo faltara, un nuevo incidente vino a agravar el estado de cosas. La corbeta de guerra de Chile "Magallanes", apresó a la barca inglesa "Devonshire" en momentos en que cargaba grano en la caleta argentina Monte León, con permiso de nuestras autoridades y a muchas leguas de distancia de la boca del Estrecho. Este apresamiento se consideró como un acto bélico y los preparativos para la guerra comenzaron en medio de la exaltación de los ánimos. Se sublevó la opinión pública, que exigió medidas de fuerza para reparar el agravio. En esos momentos la Nación no estaba preparada para la guerra. Otra vez la eterna despreocupación nos ponía casi inermes frente al conflicto. Pero Avellaneda había prometido que se defenderían nuestros derechos, porque tras ellos había un pueblo. Y Avellaneda sabía que podía contar con ese pueblo. No vaciló entonces en confiar a la Armada la augusta misión de ejercer la autoridad argentina en la zona que se nos había desconocido. Y la Armada no vaciló en cumplir otra vez su función específica, con la fría determinación de superar con su coraje la insuficiencia de sus medios materiales.

El honor de la Nación se puso en manos del comodoro Py a quien se le dio, por toda fuerza, un monitor: "Los Andes", una cañonera, la "Uruguay" y otro pequeño buque llamado "Constitución".

Allá lejos los esperaría Piedra Buena, el guardián del Sur, con su débil "Cabo de Hornos". A esto se reducía la representación de la soberanía argentina en los mares patagónicos. Avellaneda no confió en el poder ofensivo de los cañones de la débil escuadrilla. Pidió al honor y al valor de los marinos argentinos que defendieran los derechos a la Patagonia.

No se trataba de un alarde o de una maniobra diplomática. Las instrucciones que se dieron a su jefe fueron terminantes. "Si al llegar a Santa Cruz encontrase en la desembocadura, o río adelante, uno o más buques de guerra chilenos con ánimo de estorbar el desembarco de nuestras fuerzas y la toma de posesión de la margen sur de dicho río, o si estando establecida nuestra estación naval llegasen buques chilenos con el propósito de oponerse a los actos de jurisdicción y de dominio que en los artículos anteriores se expresa, el jefe de la estación les intimará de la manera más formal y solemne el abandono del río y de su desem-

bocadura; y si desatendieran esta intimación, después de poner en ellos toda la responsabilidad de la agresión, la hará efectiva por la fuerza, consultando las reglas del honor y del deber".

Todo anunciaba, al decir de Pelliza, un próximo encuentro sobre los mares del frígido polo austral, donde el cañón iba a tomar la palabra para dirimir la cuestión de límites que no habían podido resolver la discreción y el buen sentido de los hombres de Estado. Felizmente, el gobierno de Chile reaccionó y el convenio Sarratea-Fierro, evitó el encuentro de las dos escuadras. Ha quedado en la Historia el gesto de Py y de sus hombres, como emblema de la resolución de los marinos cuando se les confía la misión del sacrificio.

El crédito o la fama de una institución depende de los hombres que la constituyen y de aquellos que la dirigen. En la Armada, este principio es más apreciable porque cada escuadra o cada navío se mueve, actúa y combate bajo las órdenes de quien lo manda. Son las condiciones personales del jefe, las que enaltecen la vida de la institución. Es en la acción individual donde se aprecian las obras fecundas que bajo los pabellones de nuestros buques se realizaron en las zonas alejadas de los centros populosos, que ignoran la labor del marino en la tarea excelsa de la defensa del patrimonio nacional.

Símbolo de esa labor es Luis Piedra Buena, "el mejor dotado de los marinos criollos", a quien al decir de Ratto, "sin ser soldado, cúpole ejercitar una acción que tiene atisbos de fortín y guardia de frontera; sin haber asistido a combate alguno, cuenta en su haber victorias de epopeya en las que no hubo jamás vencidos; sin ser hombre de Iglesia, hay en su vida algo de misionero, de la misma manera que, ajena a la función pública, hizo sentir su influencia decisiva en el futuro de la República o, extraño a las letras, trazó con las quillas de sus veleros episodios marítimos de un sabor tal que sólo habíamos conocido en los libros apologéticos de los más grandes aventureros del mar".

Atraído por el océano desde temprana edad, la noción de la Patria lo acompañó en sus correrías por las aguas patagónicas. Habló de sus colores a los indios y en 1859 instaló la bandera en la isla Pavón con dobles salvas de fusiles y cañones arponeros, para culminar en 1863 instalando en el Cabo de Hornos, la leyenda famosa: "Aquí termina el dominio de la República Argentina".

Exploró los canales fueguinos e islas australes; levantó ero-

quis, protegió a los indios cuando ponían en sus toldos los colores argentinos y se opuso a los extranjeros que pretendían asentarse en Río Gallegos *y* en la bahía de San Sebastián. Su actividad durante veinte años al servicio de la Marina de Guerra en aquellas regiones, ha dado al país uno de los mejores títulos jurídicos, según el Derecho Internacional moderno, para afirmar la soberanía mediante el ejercicio de la actividad administrativa. Y lo hizo gratuitamente, porque Piedra Buena no percibía sueldo ni mandaba más buques que los de su propiedad. Recién en 1878 el Estado le dio el comando de uno de sus barcos.

Adelantado del Sur, sostenedor de la soberanía nacional, en 1868 el gobierno le otorgó la propiedad de la isla "Los Estados" y las islas adyacentes. Desde allí fue el vigía de los derechos argentinos, vigilante activo, atento y decidido frente a la acción de los vecinos.

Hombre de coraje, tuvo la intuición de que para defender los derechos argentinos había que abandonar la debilidad de las maniobras diplomáticas, que sólo favorecían a quienes habíanse trazado el plan de ocupación de nuestro territorio. Y ante la inercia oficial, actuó por su cuenta. Fue así como en 1869 ocupó la bahía de San Gregorio, de la que fue desalojado por fuerzas de Punta Arenas. El gobierno ni lo respaldó ni le envió ayuda. Entonces dijo con amargura: "Si yo tuviese del gobierno instrucciones escritas en vez de verbales, y si por este motivo no temiera incidentes que pudieran sobrevenir, que tal vez me costaran reproches, no sería yo, ni mis patagones, los que abandonaríamos la bahía de San Gregorio sin lograr nuestro intento... Como argentino me es muy bochornoso tener que observar impasiblemente los avances de los chilenos en este pedazo del suelo de la patria".

En esa obra persistente y tenaz de los hombres de la Marina de Guerra en la defensa de la soberanía nacional, hay un aspecto que tiene tanto valor como la actividad de hecho que significa la presencia de nuestros buques en su deambular por las zonas cuestionadas. Ese aspecto está dado por la labor de aquellos que, vistiendo el uniforme, unieron la experiencia del navegante a la meditación razonada del gabinete.

En esa acción, más propia de un jurista, descuella el almirante Segundo R. Storni, que si conoció la tranquilidad de las bibliotecas, propicia al trabajo, oyó en sus años mozos el tronar de los cañones y el silbido de los proyectiles. Allá por 1910, des-

tacado como teniente en la escuadrilla al mando del almirante O'Connor, en el Paraguay, aprendió lo que puede la entereza de un jefe de la Marina de Guerra y comprendió la necesidad de que los comandantes de nuestros buques conozcan los principios jurídicos que deben regir la conducción de las operaciones de guerra.

Storni, de quien guardamos un recuerdo imborrable, participó de nuestros trabajos en el Instituto Argentino de Derecho Internacional y con justos títulos fue su Vicepresidente. El almirante alternó el mando con el estudio. Sus obras sobre los derechos argentinos en el Beagle prueban que a lo largo de su vida tuvo constantemente en vista nuestros derechos.

En 1905 publicó un estudio sobre "Tratados hidrográficos y límite argentino en el canal de Beagle". En 1922 presentó su famoso proyecto sobre Mar Territorial a la reunión de Buenos Aires de la International Law Association. Para aclarar sus conceptos y refutar la crítica que le hiciera el profesor chileno Guerra, pronunció en 1924 una conferencia en el Colegio de Abogados de Buenos Aires. Su claridad mental sobre el tema, le hizo decir: "Sostener ahora, o siquiera suponer posible, que por esa ínfima causa (la del Beagle) pudieran venir a las armas Chile y la Argentina, y más aún, provocar una conflagración cuando el arbitraje está pactado, cuando esas dos naciones han dado pruebas al mundo, en ocasiones solemnes, de su cordura *y* sentimientos pacíficos y fraternos; hablar de guerra por esas pequeñas islas, es como pensar que nos hemos vuelto locos en esta parte de América. Hablar de posible lucha por la cuestión del Beagle es tocar los límites de lo ridículo".

Y para terminar su exposición dijo estas palabras que definen un concepto personal suyo, que es el de la Marina de Guerra argentina: "La presencia en este recinto de la ley, de un militar en servicio activo, significa que la fuerza no se concibe en los pueblos modernos y civilizados sino como puesta al servicio del Derecho y de la Justicia".

Storni es también el precursor de la tesis de los derechos argentinos sobre la plataforma continental. En 1916, cuando a ningún jurista se le había ocurrido que la soberanía territorial pudiera prolongarse sumergida en el mar, Storni, en su trabajo "Intereses Argentinos en el Mar", reivindicó para su país el derecho a esas zonas ricas en petróleo y en especies submarinas. Un gran autor francés, Georges Scelle, ha dicho que el descubrí-

miento de la tesis de la plataforma ha tenido la misma importancia que el descubrimiento de América. Piénsese en el mérito de la tesis de Storni, si se tiene presente que fue necesario llegar hasta 1945 para que el Presidente de los Estados Unidos, Harry S Truman, enunciara las mismas ideas entrevistas por el distinguido marino argentino.

Es en el continente antártico donde la Marina de Guerra culmina en su misión defensora del suelo argentino. Sus velas preservaron en el pasado el dominio de nuestros ríos y la seguridad de sus costas. Como fuerza operativa sus buques debieron siempre combatir contra los enemigos. Pero finalizadas las cuestiones de límites, en plena paz, la Armada representa un papel no menos decisivo en la defensa de la soberanía. Ya no se trata de los combates en las tibias latitudes del Plata, que pusieron al rojo los cañones de la "Invencible", la "Hércules", la "Veinticinco de Mayo", la "Sarandí" y los demás bajeles de Azopardo y de Brown. Si augusta fue aquella misión guerrera, los buques de la Armada son llamados ahora a cumplir su tarea en las frígidas regiones del mar antártico. Sus armas silenciosas, no por eso son menos imponentes como emblemas de la fuerza argentina. Los cascos metálicos impulsados por la hélice van para asegurar la soberanía sobre tierras que nos pertenecen por la vecindad y contigüidad de nuestras costas. En la Antártida se coloca la bandera como símbolo de la soberanía y son brazos de marinos los que levantan altivamente el pabellón azul y blanco para que quede allí estampado, como en la vieja leyenda de Piedra Buena, "Aquí está el dominio de la República Argentina".

En 1904 nuestro gobierno se hizo cargo del observatorio escocés de las Orcadas. Desde entonces, la Argentina ha mantenido un destacamento, y ha sido la Marina de Guerra la que, año tras año, ha llevado a esas islas el personal para el relevo. En esta forma la Armada Nacional fue asegurando en forma continua y persistente nuestros derechos a un sector de la Antártida.

Para llegar a esta afirmación permanente de soberanía, que significa la posesión efectiva de los territorios antárticos, la Marina argentina ha desarrollado una tarea constante. En 1903 se efectuó la primera expedición oficial con la corbeta "Uruguay", al mando del Capitán de fragata Julián Irízar, para socorrer a Nordenskjold. En 1904 el Capitán de fragata Ismael Galíndez, con la "Uruguay", partió hacia las Orcadas, siguió luego hacia las islas Shetland del Sur y llegó a la isla Decepción. En su viaje

levantó planos, hizo sondajes y observaciones del hielo, rectificando las cartas entonces existentes.

En 1923 el transporte "Guardia Nacional", bajo el mando del Capitán de fragata Ricardo Vago, llegó a las Georgias del Sur para efectuar trabajos de relevamiento hidrográfico.

Desde 1942 la acción en las regiones polares se acrecienta.

Bajo el mando del Capitán de fragata Julio Oddera se visita la isla Decepción y el archipiélago de Melchior, y se instalan, como símbolos de nuestra soberanía, el faro "1° de Mayo" en la isla Lambda y una baliza en punta Gallows. Estos trabajos se completan con reconocimientos y croquis de las islas Argentina y Crulla.

En 1943 el Capitán de fragata Harriague realiza estudios en el archipiélago Melchior y en los puertos Anderson y Lockroy.

Más adelante, una escuadrilla al mando del Capitán Luis García, integrada por los transportes "Patagonia" y "Chaco" y los patrulleros "King" y "Murature", el rastreador "Granville" y el buque tanque "Ministro Ezcurra", recorrió las islas Shetland, la costa de la tierra de Graham, desde Joinville hasta la bahía Margarita, determinando nuevos fondeaderos y puertos naturales. Su labor fue efectiva: instalación del observatorio de la isla Gamma; restablecimiento de la luz del faro "1° de Mayo", construcción del faro "Patagonia" en la isla Doumer y erección de la baliza luminosa "King" en la costa Norte de la Tierra de Graham.

En 1947 se instala en la isla Gamma del archipiélago de Melchior un observatorio naval. En enero de 1948 se levanta un huevo destacamento en la isla Decepción, y posteriormente en varios otros puntos y en la Tierra de Graham.

En 1947 el comandante de la Aviación Naval, contraalmirante Gregorio Portillo, voló sobre las islas Decepción, Melchior, Adelaida y llegó hasta el círculo polar antártico.

En 1948 dos cruceros y varios torpederos realizaron un viaje a la Antártida. En ese año se colocaron nuevas balizas luminosas.

En 1949 los remolcadores "Sanavirón" y "Chiriguano" efectuaron trabajos de meteorología e hidrografía e instalaron refugios en distintos lugares.

En 1951 se envió una expedición bajo el mando del Capitán de fragata Emilio L. Díaz. Esta expedición levantó una nueva estación, instaló el faro "Esperanza" y colocó refugios y depósitos de combustible.

El 1° de febrero de 1952 un destacamento inglés del barco "John Biscoe", trató de restablecer una antigua estación inglesa abandonada en 1949. Entonces, las desoladas regiones de los hielos fueron testigos de cómo bulle la sangre argentina cuando se trata de defender el patrimonio nacional. A poco de iniciar sus trabajos, la patrulla inglesa oyó silbar sobre sus cabezas las balas de una ametralladora y bajo la amenaza de pistolas, tuvieron que volver a bordo.

En 1952-53, tuvo lugar una nueva campaña antártica bajo las órdenes del Capitán Rodolfo Panzarini con los mismos barcos.
Y en esta forma la actividad de la Armada continúa año tras año, afirmando la soberanía en el llamado "sector antártico". Llena con esta actividad el requisito establecido por la Corte Internacional de Justicia, que atribuye el derecho de soberanía al país que demuestra una larga actividad jurisdiccional como afirmación de sus derechos sobre determinado territorio.

Se puede decir que existe una ley histórica de nuestro país con referencia a su Marina de Guerra. Esa ley es la de la imprevisión y la política del olvido para uno de los elementos esenciales de la defensa de la soberanía. Y esto es grave cuando se trata de un país que posee costas extensas y está situado en estratégica ruta de acceso a la Antártida. No se debe olvidar que somos guardianes de las puertas del Estrecho y de gran parte del Atlántico Sur.

El peligro no puede venir de América, porque todos los países americanos han condenado la guerra de agresión y se han obligado a resolver sus conflictos por medio de procedimientos pacíficos. Para América, como diría nuestro Alberdi, la guerra es un crimen. Pero hay quienes preparan el zarpazo a nuestra civilización, a despecho del compromiso de la Carta de las Naciones Unidas, que manda respetar la integridad territorial y la independencia política de los otros Estados. El nuestro es presa codiciada, y sus costas serán motivo de futuras apetencias. La falta de medios y elementos técnicos han impedido alejar a los curiosos submarinos de nuestra soberanía. Esa ausencia de elementos indispensables para la defensa, nos costó cara en las guerras de la Independencia y del Brasil y puede ser funesta en una conflagración futura. País esencialmente exportador, debe tener en la Marina de Guerra la celosa guardiana de su comercio para que sus productos puedan llegar a los centros vitales de la defensa de Occidente.

Existen compromisos internacionales que nos obligan a estar preparados. Por el Tratado de Asistencia Recíproca de Río de Janeiro, la República debe ayudar en caso de un ataque armado dentro de la zona de seguridad americana. La Junta Interamericana de Defensa nos ha asignado el control de parte del océano. ¿Cómo podríamos hacerlo con eficacia si la Armada no cuenta con los medios que necesita?

¡Ojalá no llegue jamás el conflicto a nuestras costas! Pero podemos estar seguros que, preparados o desprevenidos, los guerreros del mar, los caballeros de las aguas argentinas, si llegara la hora de partir, saldrán a bordo de sus buques con aquella impavidez y decisión que tuvieron Py y sus tripulaciones. Partirán sabiendo la debilidad de sus cañones y la insuficiencia de sus medios, pero con el lema de Azopardo, clavada la bandera en lo alto de sus mástiles, como signo firme y enhiesto de la soberanía de la Patria.

Algunas consideraciones acerca del conflicto árabe - israelí

Por el teniente de navío Miguel Oscar Catolino

Toda guerra entraña para los militares, aun para aquellos que no pertenecen a los países beligerantes, meros observadores, una serie de ejemplos y enseñanzas de inapreciable valor que pueden ser adaptados a sus respectivos escenarios. Es más, el análisis frío que permite el ser ajeno a los contrincantes, sobre todo si se trata de naciones equidistantes en el afecto y estima, puede ser mucho más objetivo y real que aquel hecho bajo el tronar de los cañones y el quejido de los moribundos.

Por otra parte, si esos países son de economías y potenciales similares al propio, se convierte ya en obligación su estudio detallado y preciso, sin prescindir de los antecedentes históricos, sociales, ideológicos o de otro tipo, de modo tal de poder arribar a un resultado útil para las hipótesis de guerra locales y, en consecuencia, para la formulación o adecuación de la Política Nacional.

El reciente conflicto árabe-israelí ha puesto en evidencia una serie de conclusiones que merecen destacarse, aunque en su gran mayoría no sean sino la comprobación fehaciente de viejos principios militares y políticos.

En primer lugar cabe mencionar que si bien en el conflicto no han entrado en juego en forma espectacular y definitoria las fuer-

zas navales de los bandos en pugna, ha sido la necesidad de mantener expeditas las vías marítimas lo que en última instancia fue la causa principal de la guerra. Israel, que soportó con estoicismo y paciente asimilación los rudos golpes que en todos los campos le dio, desde su nacimiento como nación, su implacable enemigo, no tuvo más remedio que lanzarse a una lucha desesperada y de incierto resultado cuando vio cerrado su paso por el estrecho de Tirán, que le cortaba las comunicaciones marítimas hacia el océano Indico.

Ello patentiza una vez más la importancia que asume el mar para toda nación en desarrollo, máxime en este caso en que el cierre del golfo de Akaba para los buques israelíes no significaba en modo alguno sumir en la "mediterraneidad" al país judío, merced a su relativamente larga costa sobre el Mediterráneo, sino solamente un marcado alargamiento de las derrotas a sus mercados de Oriente.

Negado el pasaje por Suez a los barcos hebreos, se hacía imperiosa la necesidad de mantener a toda costa el estratégico puerto situado en la hondura del golfo citado. Y el gobierno egipcio, queriendo infligir un grave daño a su contendor o en gesto de abierta provocación, habiendo podido elegir entre varios otros, se decidió por ese acto como iniciación de las hostilidades, sabiendo lo vital que era para Israel su salida al Indico, aunque tal salida nunca llegará a ser, por estrecha, larga y vigilada, de abierta franquía.

Si quieres la paz...

Aunque la aplicación del viejo adagio latino no sea literal en este caso, su espíritu corresponde a las circunstancias.

Israel ha logrado el triunfo merced a una adecuada preparación militar y a una política interna en concordancia con ella. El sacrificio que para su economía ha representado sin duda el intenso y bien dirigido adiestramiento de sus milicias, ha tenido así digno corolario. Sirva el caso de ejemplo para los constantes amantes de la reducción indiscriminada de armamentos y de los gastos militares en los países pequeños y medianos, confiados en la ayuda de último momento que pueda llegar de las potencias amigas o de las pacifistas y justas resoluciones del Consejo de Seguridad. En la cuestión del Medio Oriente las mismas naciones que forzaron la implantación del Estado de Israel contra la general oposición de los países árabes, se mostraron luego reticentes en su apoyo a ese

país. Y aún, a posteriori, criticaron duramente algunas actitudes del vencedor.

Lamentablemente también el organismo encargado de vigilar y conservar la paz mundial resultó ineficaz en esta ocasión. Por el contrario, ha sido una apresurada determinación de las Naciones Unidas, el retiro de los "cascos azules" de la zona crítica, lo que encendió la chispa de esta contienda.

Guste o no, cada país debe considerarse solo, en lo que atañe a la resolución de sus problemas de defensa.

La mejor defensa

Recibida la provocación y estimando inevitable la guerra, el violento ataque lanzado por Israel en todos sus frentes, presumiblemente con la totalidad de su capacidad bélica, inclinó rápidamente la balanza a favor suyo.

La relativa sorpresa de su acción paralizó a sus azorados enemigos, que no imaginaron nunca que asumiría una actitud de franca ofensiva para lograr su defensa. No esperó recibir el golpe para contestarlo después, sino que lo dio primero. Y lo hizo con resolución y con una audacia no exenta de temeridad que, sin embargo, no afectó la precisión de su oportunidad.

En sólo seis días las divisiones israelíes avanzaron en tres frentes distintos, imponiendo con su victoria la existencia política de su país.

La agresividad sigue siendo el arma más poderosa de un ejército.

Valor individual

La joven nación israelí ha formado su población con los judíos desplazados de otros países de Europa y Asia. Su inmigración ha sido cuidadosamente seleccionada y toda ella estaba iluminada por un fervor y esperanza casi místicos. Tenían fe en su país y sabían de su capacidad para construirlo. Iban a una región yerma y árida para edificar allí un estado cuya ingrata geografía era su menor problema.

Y sus primeros años, transcurridos en medio de la general hostilidad de sus vecinos, dieron prueba de su talento y tesón. Obras de riego, tecnificada agricultura y una floreciente industria gestaron una favorable balanza comercial y un lugar de consideración en el concierto de las naciones.

Un pueblo con estas condiciones debía producir forzosamente un ejército de alta calidad individual. Súmese a eso la capacidad de organización de que tampoco carecen los hebreos, y se tendrá una de las claves más importantes del triunfo.

Armas soviéticas vs. armas occidentales

Las naciones árabes contaron con una poderosa y desembozada ayuda soviética antes, durante y después del conflicto, que se tradujo en el envío de modernos armamentos de fabricación rusa o checoslovaca en cantidad muy numerosa y de especies muy variadas.

Cualquiera sea lo valedero de las otras causas apuntadas, la simple realidad es que el armamento de origen inglés, francés y norteamericano usado por los israelíes, y que en gran parte data del final de la Segunda Guerra Mundial, se impuso arrolladoramente sobre el flamante arsenal comunista.

Téngase en cuenta también que la ayuda militar brindada por los soviéticos a los egipcios no consistió solamente en la provisión de material bélico de moderno diseño, sino también en largos cursos de adiestramiento allende la cortina de hierro, impartidos tanto a los altos puestos de los Estados Mayores como a las dotaciones completas de los distintos sistemas de armas.

Asi, Rusia ha sufrido un rudo golpe en el campo de su prestigio militar, que sin duda se apresurará a disimular con cualquier maniobra de distracción, pues en la mente de las mayorías perdurará por mucho tiempo la imagen que las numerosas fotografías de los periódicos de todo el orbe y los noticiosos cinematográficos y de televisión mostraron en toda su crudeza, de camiones, tanques, orugas y aviones árabes abandonados y destruidos en el desierto por la contundente acción de los Sherman o de los Mirage.

Bien o mal manejadas, las armas soviéticas fueron destrozadas por las armas occidentales.

Apreciación de la situación

La enseñanza no se desprende aquí del acierto en la conducción israelí, sino del error de sus contrincantes.

En un esfuerzo supremo por lograr el liderazgo del panarabismo, el gobierno egipcio se lanzó desaforadamente a una campaña destinada a enfervorizar al sufrido pueblo árabe en su ardor para el desencadenamiento de la "guerra santa".

Cegado por el brillo de su reluciente arsenal ruso, por sus éxitos diplomáticos que le permitirían abrir la lucha en todos los frentes geográficos de Israel, por la enorme desproporción que a su favor había en el número de sus efectivos, y por la ya clásica morosa y contradictoria acción de las potencias occidentales para acudir a sofocar las nuevas fuentes de florecimiento comunista, arrojó a su patria y a sus naciones hermanas a un abismo de duro fondo.

No midió, en cambio, el bajo nivel cultural de su pueblo, el deficitario régimen calórico y proteico de su alimentación, su escaso sentido de la organización y disciplina y la fugacidad de esas alianzas concertadas a regañadientes por los que hasta ayer nomás eran sus declarados enemigos.

Fallaron también sin duda los servicios de Inteligencia árabes que, a pesar de la cercanía física del enemigo, no lograron pronosticar ni siquiera con la más pequeña anticipación el sorpresivo ataque israelí.

Queda como saldo de ello, más de 15.000 muertos en las arenas del Sinaí o del Neguev, una economía destrozada, vastas extensiones de territorio que costará recobrar, el dolor de la derrota y una bochornosa situación personal.

Error inicial

Quizás lo más imperdonable para las autoridades árabes, no sólo para las actuales, sino también para las que las precedieron en el pasado cercano, haya sido no consentir la instalación de los israelíes constituyendo su propio estado en la antigua Palestina, tal como lo dispusieran las Naciones Unidas en 1948.

Si los árabes hubieran aceptado el hecho, cuya justicia es muy discutible por otra parte, quizás Israel hubiese podido introducir una poderosa corriente de técnicos que hubieran contribuido grandemente a aprovechar ecológicamente las áridas zonas que bordean la llamada media luna.

Los países árabes necesitan mucha ayuda técnica para levantar el precario nivel de su pueblo, e Israel está en condiciones de brindársela. Hijos del mismo tronco semítico, árabes y judíos no tienen por qué ser enemigos irreconciliables.

Pero gobiernos ensoberbecidos por el poder explotaron astutamente el sentimiento antihebreo, como mejor medio para lograr el apoyo popular necesario para su mantenimiento. Polarizaron

las energías de sus pueblos en un sentido tan negativo y tendencioso que no tardó en volverse contra sus propios intereses.

La aventura nacionalista

Árabes e israelíes viven dos sistemas políticos opuestos.

Mientras los primeros yacen oprimidos por dictaduras monárquicas, feudalistas o de corte popular, en Tel Aviv el gobierno reposa en un civismo responsable, maduro y auténtico.

No hace falta a éste embarcarse en aventuras de ningún tipo para subsistir, pues su estabilidad depende del libre juego de los intereses nacionales a través de un sistema genuinamente representativo.

Pero cuando el manejo de una nación está detentado por un individuo que se atribuye condiciones únicas para la conducción y sus fuentes de información y consulta están viciadas por la obsecuencia, es común levantar la bandera nacionalista para cautivar las voluntades. La historia de varios países europeos y muchos americanos es pródiga en tales ejemplos, y aunque en mayor o menor grado la derrota ha coronado sus campañas, siempre parece haber acólitos para rito tan nefasto.

Lo curioso es que esa bandera nacionalista sea de proyección tan difusa que no vacile en confundir sus fines con los de los regímenes sostenedores del extremismo opuesto.

Pero la ley histórica se ha cumplido una vez más y el desastre militar árabe ha puesto epílogo a otra aventura nacionalista.

Estado y Política
Derivaciones

Por el Capitán de Navío Manuel Alberto Moranchel

Política es el arte de hacer creer que lo conveniente es lo necesario.

D.....

I) Estado

El Estado es la conjunción de clases que constituyen las fuentes de su vida, la causa y razón de su existencia; existe parque abarca todo lo que constituye su conjunto. Cada vez que se forma un grupo que ofrezca permanencia, continuidad y consistencia, suscita una categoría de fenómenos que son precisamente los fenómenos sociales que no existen sino cuando existe el grupo, es decir, cuando es algo diferente de una simple adición de sus miembros.

La verdadera idea de la vida humana en común la da el término "pueblo", organización construida alrededor de un centro común, es decir, es el resultado de una unión, un ideal, una autoridad; tal la unidad política, que implica y necesita un "status" representativo y de orden: su soberanía, quien concede la autoridad superior del poder público. Raza, idioma, nacionalidad, historia, necesidades, etc., constituyen barreras que nos hacen ver cuán fundamentales son las limitaciones de la unidad. Por ello dentro del Estado es indispensable el acuerdo que las contemple.

Soberanía es por lo tanto el poder de Estado, es decir, la facuitad de ejecutar ciertos actos; por ello el Estado tiene un triple

carácter; el primero, mantener la unidad de sus integrantes; la esencia psicológica de esa hermandad de un pueblo se encamina a su voluntad, creadora del desarrollo que crea la cultura emanada de aquella voluntad, acción que en definitiva produce el desarrollo del Estado. Aparece entonces su segundo carácter, por la necesidad de equilibrar intereses y la conveniencia de combinar opiniones, pues la aspiración o necesidad de un Estado soberano es simplemente la consecuencia de la ley fundamental de nuestro ser, dictada por la cultura o ambición humana.

El desarrollo nacional puede llegar a alcanzar niveles tan altos que escapan a su equilibrio interno. Llegamos al tercer carácter, la relación necesaria entre Estados para lograr la solución de problemas nacionales, problemas que pueden arribar a actos de presión cuando la necesidad lo exige.

Tal ha sido la llamada Razón de Estado, que determina su política interna (gobierno) como externa (entendimiento-relaciones).

No existe Estado donde no hay obligación, y por ello es necesario crear y mantener la fuerza suficiente para defender a las instituciones en el interior y en el exterior.

El Estado, en su concepción moderna, nace con el Renacimiento, aunque se conserva monista. La Reforma y las ideas nacidas con la independencia norteamericana y la Revolución Francesa produjeron la evolución que ahora nos rige.

II) Poder

El poder consiste en la subordinación de la pluralidad a la unidad. Tal la idea política del Estado; para triunfar es necesario un organismo que ejecute sus necesidades, y un gobierno plantea una cuestión: la autoridad, que es superior a cualquier grupo o individuo, y cuya voluntad se acepta, y concede preeminencia cuando representa la medida exacta que armoniza con los intereses del pueblo, pues sólo la promesa de un propósito moral es lo que obliga a la lealtad.

El amor al poder es parte normal de la naturaleza humana; en su sentido más amplio, más noble, representa el deseo de ser capaz de producir los efectos necesarios y deseados por el mundo exterior; sin embargo, existe una profunda diferencia entre el poder deseado como medio y el poder deseado como fin. El primero encierra en sí un deseo y por ello busca obtener la posición para estar en condiciones de satisfacerlo; en cambio, en el se-

gundo se elegirá el motivo para poder asegurarlo; el primero es beneficioso, inspirado en objetivos distintos del poder; el segundo implica en sí una ambición de dominio. Tal la diferencia que define una política de Estado.

III) Política

Desde la aparición de la vida en el globo terráqueo, ella enseña la constante lucha que ha conducido la clase dominante para subsistir; la absorción de ciertas especies por escalones superiores, que se presenta en todas las divisiones de la vida humana, animal y vegetal, alerta sobre su desaparición, pues ella muestra el equilibrio estable de aquélla, y por lo tanto advierte sobre su alteración.

Aparte de esto, las pasiones humanas, desde su principio, han reaccionado violentamente; ha sido constante el empeño del hombre por atemperarlas; las ciencias filosóficas, ciencias directrices de la conducta, constituyeron el argumento, dando origen a la grandiosa concepción del derecho humano.

Si bien el Derecho ha logrado conciliar las divergencias dentro del conjunto Estado, no sucede lo mismo cuando ocurren entre Estados independientes. Se ha logrado cierto entendimiento (Derecho internacional público y privado), pero las necesidades o exigencias de un Estado pueden alcanzar niveles imperiosos que lo lleven a emplear la amenaza (presión de fuerza) o la acción (conflicto armado) para lograrlas.

Si se considera que la vida es perpetua lucha, y sangrienta a veces, debe aceptarse que el ser humano no escapa a ella; teoría difundida por el sabio y sociólogo Pedro Proudhon (1809-1865) cuando estableció "La guerra es una enfermedad; las enfermedades son independientes de la voluntad humana".

La ciencia médica ha logrado evitar y aun eliminar enfermedades, pero la humanidad aún espera la medicina capaz de evitar aquel flagelo, que desde tiempos arcaicos se ha combatido. Han existido y se han renovado Congresos y Ligas al respecto, pero la necesidad o la intolerancia humana persisten en concederle a las armas la "última ratio"; sus causas son variadas, predominando las económicas, que muchas veces han sido encubiertas con emblemas sociales, pues la lucha no es un gesto, una decisión personal; en su concepto absoluto, representa la necesidad de una nación, tanto para progresar como para no estacionarse.

La política del Estado es el arte de gobernar y dar leyes y reglamentos para mantener la seguridad y tranquilidad pública; tal la tarea interna, pero el enlace mundial obliga a contactos y crea rozamientos; con los extraños no se gobierna, se negocia; es la política externa del Estado y su órgano ejecutivo, la Diplomacia. Por ello el general prusiano Clausewitz definió a la guerra como "la continuación de la política por otros medios".

La necesidad fundamental para la subsistencia de una nación constituye su Razón de Estado, su política general. Un pueblo culto, disciplinado, laborioso, implica un deseo, un estado de progreso y de superación; su desarrollo llega a alcanzar valores tales que lo obligan a salir de sus fronteras naturales, pues necesita mayores mercados para mantener el equilibrio de su producción, como también para asegurarse el aprovisionamiento de las materias primas necesarias. Tal fue el origen de los imperios coloniales que formaron Inglaterra, Holanda, Portugal, España y Francia, estado de poderío que originó a su vez variadas servidumbres.

Siglos más tarde la unificación de los Estados alemanes e italianos incorporó a la distribución mundial dos nuevas y potentes naciones, de características similares a las anteriores, pero que no pudieron realizar idéntica obra, pues se encontraron con un mundo ya repartido; poco y pobre les fue permitido colonizar, y aquí se destaca la acción del Imperio Alemán al montar un poder industrial que pronto amenazó monopolizar el comercio mundial. El "Made in Germany", industria de características adecuadas a las necesidades del usuario en su total, constituyó la amenaza económica a las restantes naciones industriales, apoyada por un fuerte y temible poder de Estado.

Surgió entonces la suprema necesidad, pues si la negociación fracasa, la violencia ha sido siempre utilizada para obligar al contrario a someterse a la propia voluntad. Así, Alemania debió aceptar la guerra de 1914 para sostener lo que su política de Estado no supo o no pudo obtener por vía diplomática; tal el objetivo económico de aquella guerra. La guerra de la Sucesión de España (1703-1713), así llamada para evitar se estableciera la casa de Borbón en España, creando el consiguiente temor en Europa por la alianza que ello representaba con la Francia de Luis XIV, cuyo nieto era el candidato al trono español, fue dirigida por Inglaterra, ante la amenaza que ella significaba para sus comunicaciones marítimas del Atlántico y Mediterráneo, ob-

jetivo de seguridad; en la actualidad, presenciamos una lucha ideológica que sirve de cortina a un plan de imperialismo.

La guerra también ha sido utilizada para solucionar problemas internos: Prusia inició en 1870 la guerra contra Francia porque necesitaba internamente una propulsión, un latido intenso, para lograr la consolidación del Imperio.

¿Cómo debe ser esta política? Maquiavelo la definió así: "La diplomacia es el sacerdocio del interés; tiene dos propósitos: procurar el bien propio y provocar el mal ajeno". La guerra, entonces, no es más que una forma violenta de la política y es su instrumento más eficaz, pero el más peligroso. La política no puede exigir más de lo que sus fuerzas armadas puedan sostener; surge entonces la terrible servidumbre a la política por parte de la estrategia militar; por ello la conducción militar debe estar debidamente informada del propósito del Estado y, lo que es más importante, de cuándo y cómo será dispuesta su intervención.

La más grandiosa y trascendental decisión, que afecta tanto al político como al militar, debe basarse en conocer y definir con exactitud el carácter de la guerra que se va a emprender, y relacionarla con las mutuas capacidades de los países interesados; hoy la guerra exige el empleo de todos los elementos de un país y la valoración del propósito determinará el sacrificio que se necesite o se requiera; ello significa, a su vez, la servidumbre política a la preparación de la misma. El entendimiento Bismark-Moltke en la Prusia del siglo pasado, constituye uno de los ejemplos más elocuentes.

En toda política nacional debe existir un plan definido, medido por su valor para la nación, y por el esfuerzo que representa cumplirlo; esto exige una organización destinada a la pertinente difusión, a fin de conseguir el éxito con el menor costo en esfuerzo, tiempo, hombres, dinero; juega entonces un gran papel la expansión de la doctrina correspondiente, que convenza al pueblo de su necesidad y le conceda el apoyo espiritual, moral y físico que el triunfo exige. Hoy día las colectividades confían en conceptos de amor a la Patria y de fe en su Dios, diferentes de tiempos pasados, en que las multitudes manifestaban su lealtad al monarca y su obediencia a sus ministros.

Por eso la propaganda requiere una cuidadosa preparación, pues "la moral del Estado no guarda relación alguna con la moral del individuo; la política tiene reglas superiores a la inteligencia del vulgo; los vicios políticos no son a veces vicios morales,

como no todos los vicios morales son vicios políticos"; son ideas de Maquiavelo. A su vez impone una constante acción política; "la mejor lección que he aprendido de la guerra es que los políticos deben hacer algo importante periódicamente", dijo el general Marshall. La opinión pública debe estar constantemente ocupada; una doctrina o sentimiento de alguna clase es esencial para lograr cohesión, que debe ser sentida auténtica y profundamente por la gran mayoría de la población, incluyendo a sus técnicos (poder científico), pues nada concede a la nación la fuerza necesaria para soportar las cargas que la guerra impone, como una amplia difusión patriótica y cultural, y sólo el espíritu de sacrificio de que un país sea capaz dará la medida de la resistencia y acción que pueda realizar y del porvenir que le está reservado.

La historia de una nación tiene gran importancia e influencia en su fuerza moral; el todo descansa en el carácter de la conducción. Un gobierno eficiente, honesto y noble en sus procederes, progresista, que comparta la inquietud y necesidades de sus gobernados, gozará siempre de su confianza y adhesión; los grandes jefes han aumentado siempre, de manera notable, la fuerza moral de su pueblo; tal la tarea magna, fundamental de los "caudillos", por la influencia que poseen sobre sus correligionarios. Washington, Lincoln, Gambetta, Bonaparte y Nelson en Norteamérica y Europa, Belgrano, San Martín y Bolívar en Sudamérica son ejemplos, pues aunque fueron caudillos políticos o militares, su influencia acrecentó en los momentos necesarios los valores morales de sus pueblos, pues tales valores dependen del carácter, de la forma y desempeño del gobierno, de su historia y de sus ambiciones para el futuro.

Cuando el presidente Lincoln pidió voluntarios en la guerra de Secesión, la ardiente respuesta fue una canción: "We are coming, father Abraham, four hundred thousand strong"; el caballeresco comportamiento del comandante del «Emden», capitán von Müller, el hundimiento del «Nüremberg» en Malvinas con sus escasos tripulantes vivando a la patria sin arriar su pabellón, las cargas de Río Bamba y de Ituzaingó, el estoico comportamiento de las respectivas poblaciones durante la "Batalla de Londres" y el bombardeo de ciudades alemanas, la acción de las Resistencias, etc., son ejemplos que, aunque de relativo valor, tuvieron gran influencia sobre la moral de civiles y soldados, y aunque la ley numérica en la lucha impone limitaciones, los ver-

daderos elementos de superioridad son las fuerzas espirituales y morales que animan a los pueblos en sus luchas.

Dijo Spencer: "Así como hay hombres en las colectividades, hay dos clases de pueblos en el mundo; los que viven simplemente y los que hacen historia". La evolución y desarrollo de una civilización superior produce su expansión; no son los hombres los que la provocan; son esos imponderables que la acompañan; la necesidad que ella tiene, requiere no sólo apoyo económico, sino de todo orden.

No es ésta característica de nuestro tiempo; es eterna. Roma conquistó gran parte del mundo conocido por variadas razones; económicas, por su expansión; militares, para su seguridad; imperialistas, por la oposición de Cartago, y, caso curioso, anexó a Grecia para incorporarse su cultura, muy superior a la romana en ciertos aspectos, y que no había logrado alcanzar. Hoy el mundo se encoje; sobre mares y continentes un pueblo choca con otro, y el roce provoca incidentes; antiguamente la lejanía fue una garantía de libertad; ahora la ciencia ha aproximado a las colectividades, casi las ha reunido; tal el estado de peligro por la disparidad de ideas, de sentimientos y de intenciones, y es sabido que los conflictos humanos se inician por choques de ideas, que luego conducen a choques armados.

Bien dijo sir W. Raleigh "quien domina el mar domina el comercio; quien domina el comercio dispone de la riqueza del mundo, y por ende, domina al mundo"; por ello la guerra es simplemente un brutal y feroz choque de intereses sociales, hoy día de todo orden, que desgraciadamente sólo puede resolverse todavía mediante la fuerza, donde lo económico juega un papel importante, principal, en la distribución de intenciones y propósitos. Ejemplos: las leyes de compra (cash and carry) y de préstamo: y arriendo (lend and lease), y las reparaciones o confiscaciones de la propiedad enemiga.

Todo conflicto externo es la consecuencia de la política de Estado; si bien la guerra significa la necesidad de quien la provoca, no siempre el enlace internacional concede amplias libertades para hacerlo. Es mediante su Servicio Exterior que pone en juego su intención, aprovechando intereses comunes, similares o indiferentes, a fin de lograr actitudes ventajosas para su propósito. Actualmente son variadas las posiciones que los Estados adoptan; alianza, neutralidad, ayuda limitada o la adop-

tada por Italia al comenzar la segunda guerra mundial: "neutralidad beligerante".

La política y la acción del Estado abarca, mejor dicho, ha abarcado, la totalidad de los recursos que posee; hoy día esta posición es total consecuencia del profundo enlace mundial y características de la guerra moderna. Sea su mejor comproba-, ción el prólogo del almirante alemán Groos, que inicia su crónica y análisis de la primera guerra mundial con este párrafo: "A medida que se profundiza en el estudio de la guerra mundial, más claramente aparecen las causas de nuestra derrota; la falta de una concepción universal de los grandes problemas ligados a la guerra, y del enlace que existe entre la conducción de la misma en los campos político, económico, militar y naval".

IV) La conducción

De la política nacional deriva el plan de guerra, relación de mutuo entendimiento, pues la posibilidad de realizar lo que cada una exige descansa tanto en el poderío de la nación para cumplirlo como de la situación favorable y oportuna para ejecutarlo. Existe una constante relación entre Política y Conducción para ajustarse a sus correspondientes necesidades; surgen múltiples servidumbres que afectan la ejecución. Son innumerables los casos conocidos, pudiendo citarse el éxito de la campaña submarina alemana en la primera guerra mundial, que casi condujo a su triunfo y motivó la participación de los Estados Unidos por lo que, políticamente, habría representado el triunfo alemán; la exitosa invasión de los Balcanes en 1915 por fuerzas austro-alemanas, que la política alemana detuvo en la frontera griega, lo que inmovilizó al ejército aliado en Salónica; los acuerdos políticos sobre la partición de Alemania en la segunda guerra mundial, y mucho más importante, la declaración de esta guerra por Inglaterra y Francia, acto político, con fuerzas armadas aún no preparadas.

"La guerra es el campo del azar. Todo en ella es duda e incertidumbre, excepto aquello que el conductor lleva en sí de voluntad y de fuerza" (Moltke) ; por definido que sea el propósito, el resultado es el logro del mismo o el fracaso de la acción emprendida. Alvaro de Bazán, cuartelmaestre de Juan de Austria, al presentar el plan de operaciones que culminó en Lepanto, decía que "en él no todo podía ser analizado, pues una vez planeadas las operaciones siempre ha de dejarse algo librado a lo

imprevisto", excusa con que justificó el almirante Nelson el fracaso de la "expédition au large", la búsqueda de la escuadra combinada del almirante Villeneuve en su crucero a las Antillas en 1805.

Premisa interesante que obliga a la pertinente previsión del comando, pues en toda acción, operación o proceso siempre surge algo que ambos bandos no han querido producir o podido prever; por eso es de mucha importancia la sorprendente alianza entre el genio y el azar por un lado, como entre el azar y la incompetencia por otro, pues la suerte siempre juega cierto papel en los acontecimientos; "Fortuna, no me abaldones", pidió Bonaparte en un momento de su expedición a Egipto (1796).

En la guerra siempre aparecerá algo imprevisto e inevitable, pues las decisiones se basan en estimaciones referentes al potencial e intenciones del adversario, provocando sorpresas como las que aparecieron en la "Batalla de las fronteras" (agosto 1914), a pesar de la sabia advertencia del general francés Négrier, quien decía en 1912: "Habrá más diferencia entre la próxima guerra y la librada en 1870, que la que hubo entre ésta y las guerras del Primer Imperio. El progreso de los elementos a utilizar influirá en proporción. La guerra en sus comienzos será una sorpresa para ambos adversarios, y el vencedor será aquel que la comprenda mejor".

La guerra en sí, desde la antigüedad, se distinguió siempre por su crueldad; en tiempos arcaicos *la guerra fue guerra*, sanguinaria, terrible, a veces gloriosa; así es la crónica de las que ejecutaron los asirios, persas, egipcios, etc.; los vencidos sacrificados o esclavizados, sus ciudades arrasadas o anexadas; imperialismo sangriento. Hoy las diferencias existen en los métodos; nuestras guerras de la época del caudillaje se caracterizaron todavía por la inmolación de los prisioneros. Más tarde el progreso cultural y humanitario y también las necesidades militares las fueron suavizando, pero no por ello dejaron de ser ejecutados actos recordatorios de masacres colectivas en las guerras mundiales, como fue la llamada "limpieza de trincheras", las "medidas de seguridad" respecto a prisioneros que no podían ser trasladados, los bombardeos de ciudades indefensas, etc.

Sin embargo, la humanización de la guerra ha sido tema constante y preocupación de la humanidad desde siglos atrás; la Convención de Ginebra y el Tribunal de La Haya debieron ser los más efectivos, pero desgraciadamente la historia enseña que

fueron respetados mientras no afectaban a los intereses de los beligerantes. Sorel decía que "la guerra tiene necesidades inmediatas e imperiosas; ella no se conduce con utopías, y la especulación se traduce en desastre", concepto que completa e! de A. de Vigny "si Dios nos ha puesto la cabeza más alta que el corazón, es para que ella lo domine".

Las primeras tentativas parece fueron iniciadas por los Estados griegos; a Aristóteles se le atribuye el invento del término "guerra justa"; la aplicaba a la "acción militar contra hombres que, debiendo por naturaleza ser gobernados, no querían someterse". A su vez los griegos fueron acusados por el rey Jerjes (guerras médicas) de haber maltratado a los embajadores que les envió para intimarles la rendición, por tratarse de un acto violatorio de la "antigua ley de las naciones".

Roma adoptó estos principios griegos; Cicerón agregó algunos al respecto, entre ellos los fundamentales: "Sólo los Estados pueden emprender una guerra (fundamento de la soberanía romana), y ejecutarla únicamente con soldados" y el respetado hasta ahora: "Las hostilidades deben ser comunicadas formalmente y por anticipado, concediendo tiempo suficiente para la respuesta". Ya los judíos no podían pelear los sábados (interpretación del Antiguo Testamento) y los primeros cristianos extendieron esta prohibición a los restantes días de la semana (literal interpretación pacifista del Sermón de la Montaña).

Celso, filósofo romano (80-170 d.C.), en sus "Declamatorias" decía a los cristianos: "Si todos hicieran como vosotros, nada impediría que el César fuera dejado en total soledad y abandono, y las fuerzas del Imperio caerían en manos de los más salvajes y desaforados bárbaros". El pacifismo cristiano desapareció cuando el emperador Constantino, al convertirse, transformó al Cristianismo en religión del Estado; correspondía ahora a la Iglesia contribuir a la defensa del Imperio, y San Agustín desarrolló, en base a conceptos de Aristóteles, Platón y Cicerón, el concepto cristiano de la "guerra justa". "Primero: el motivo debe ser justo. Así deben ser clasificadas las guerras cuando se trata de repeler agresiones o de vengar injurias". "Una guerra justa debe ser llevada con cristiano amor hacia el enemigo". Nadie debía infligir castigos, salvo a aquellos que primero hubieran sembrado odio en los corazones. "El amor al enemigo no admitía excepciones, pero ello no excluía guerras de clemencia conducidas por buenos", conceptos que en su tiempo dieron origen

a la Paz de Dios, que limitaba las zonas de operaciones, y a la Tregua de Dios, que prohibía las luchas en viernes y sábado, y por períodos en Navidad y Pascuas (siglo XI).

En el año 1076 el concilio de Winchester decretó que cualquier soldado que durante la conquista normanda (una década antes) hubiera muerto a un hombre, sería condenado a penitencia por un año y los arqueros la harían tres veces diarias durante 40 días, pero este tratamiento existía solamente para los cristianos. Las Cruzadas, guerras de objetivo político, fueron iniciadas por la Iglesia para liberar a Jerusalén del dominio turco (infieles), y concedió la absolución a los combatientes. Cita la historia la masacre ejecutada por los cruzados en la toma de Jerusalén, donde fueron muertos no sólo los combatientes sino sus habitantes, sin distinción de sexo ni de edad.

Como comprobación del enlace de intereses que el conflicto produce, conviene recordar que la República de Venecia, cuya, flota transportó a los ejércitos cruzados hasta Tierra Santa, obtuvo el monopolio comercial de las rutas al Medio Oriente, predominio que con el tiempo y alentado por los relatos de Marco Polo a raíz de su viaje a Oriente (año 1272), produjo las exploraciones y descubrimientos portugueses y españoles en sus tentativas para llegar a China e islas de la Especería, para poder usufructuar dicho comercio.

Las guerras de religión que siguieron a la Reforma (año 1525 y siguientes), ejecutadas en nombre de Cristo, adquirieron violencia e intolerancia por ambas partes, lo que hizo comentar que ello implicaba el olvido del anatema de Jeremías: “Maldito sea aquel, que no preserva su espada de la sangre”.

Las dos guerras mundiales (1914 y 1939) fueron conducidas con igual violencia; fue característica de la segunda el bombardeo aéreo de ciudades indefensas, recordándose los de Dresden y Hamburgo, que lo fueron con bombas de fósforo arrojadas en olas de ataque posteriores al de demolición cuando se estimó que sus habitantes habían abandonado sus refugios, y que ocasionaron la muerte de más de 80.000 personas en una noche, o la inundación de los subterráneos de Berlín, donde se habían refugiado sus habitantes. Estos ataques, ejecutados con el propósito de quebrar y desmoralizar la resistencia civil, fueron ineficaces; el estudio de la postguerra lo comprobó.

La propaganda conmovió a la opinión pública cuando la destrucción de Coventry, objetivo militar, que causó 500 muertes;

Coventry fue repetición de actos similares; en 1808 el pueblo; de Cangallo (Alto Perú) fue arrasado por el ejército español al mando del general Goyeneche en castigo de su alzamiento contra el rey de España, primeros pasos por la lucha de la independencia sudamericana, y sus habitantes ejecutados. Por ello, en su homenaje, la Primera Junta de Buenos Aires designó a la actual calle Cangallo con su nombre.

Los bombardeos atómicos de Hiroshima y Nagasaki cierran el capítulo actual. La conducción norteamericana justificó su ejecución para evitar la pérdida de unos 500.000 hombres, estimación de lo que habría costado la conquista del Japón.

¿Dónde encontrar entonces el real concepto de "guerra justa"? En 1868, el mariscal von Moltke escribía: "El más grande beneficio en caso de guerra, es terminarla rápidamente; para lograr este resultado *es necesario el empleo de todos los medios no absolutamente condenables*. Las guerras más humanas son las guerras más cortas, y las guerras más cortas son aquellas conducidas sin piedad", y se atribuye a Mao Tse-Tung: "Ya no existe gran diferencia entre el campesino y el soldado".

Puede considerarse este juicio, emanado de un profesional, la mejor solución al problema inevitable, pues él es ajeno a la causa del drama, pero ya en sus Discursos sobre Tito Livio, Maquiavelo establecía: "La defensa de la patria es siempre buena, cualesquiera sean los medios que se empleen. Cuando se trata de la salvación de la patria no se debe detener nadie por consideración alguna de equidad o de injusticia, de humanidad o de crueldad, de oprobio o de gloria, porque el asunto esencial que conviene se sobreponga a todos los demás, es asegurar su libertad y su salvación". Tal el consejo dado al gobernante. ¿Tiene su reconocimiento actual? Mr. Morgenthau, profesor universitario norteamericano, definió a la moral como "todo aquello dictado por el interés nacional en su correcta interpretación".

El formidable poder de destrucción que poseen las armas nucleares creó el consiguiente temor de la humanidad ante su posible utilización. Se las ha considerado armas de disuasión solamente, pero en la actualidad la ciencia ha logrado obtener equipos capaces de formar barreras "anti-misiles", barreras de las que carecían las potencias nucleares. El montaje de aquéllas ¿no significa la seguridad de que se espera emplearlas llegada su necesidad?

El filósofo alemán Hegel (1770-1831) afirmó en su oportunidad que "las guerras son temibles pero necesarias, puesto que preservan al Estado de la petrificación civil y de la anquilosis interna. Conviene que la caducidad de los bienes de este mundo sea no sólo reconocida y afirmada por medio de palabras, sino experimentada y sufrida, y esto sucede en la guerra y únicamente en ella"; quizás confirmando lo escrito, el general suizo Jomini, al prologar su obra "Compendio del arte de la guerra" (1837), expuso: "Es quizás una temeridad lanzar una obra acerca del arte de la guerra en una época en la cual sólo tienen partidarios los apóstoles de la paz perpetua, pero la fiebre industrial y el aumento del bienestar no serán siempre las únicas divinidades ante las que se sacrifiquen los pueblos".

En la guerra, la victoria, el triunfo, debe ser el propósito definido; una lucha sin resultados adecuados viola el concepto fundamental de la misma.

En todo tiempo y hasta comienzos del siglo XIX, el triunfo significó exterminio, conquista o anexión territorial, aumento de influencia, etc. Las variadas modificaciones al mapa político del mundo lo demuestran; las sucesivas reparticiones de Polonia, la creación de Estados-paragolpes, la conquista o anexión en los continentes africano y asiático por potencias europeas colonizadoras, respondiendo a causas económicas las más (ya el mercado europeo era insuficiente) y de seguridad otras.

El imperio creado por las guerras de Napoleón Bonaparte fue anulado después de Waterloo; en 1815 Europa volvió a su antigua división política. En la guerra franco-prusiana, de objetivo limitado, y en las dos guerras de 1914 y 1939, guerras de predominio, los vencidos pudieron conservar su status; el enlace de estados, en sus variados aspectos políticos, económicos, sociales y raciales creó servidumbres de tal naturaleza e importancia, que no fue posible imponer alteraciones a los mismos. Ya las tentativas de concentraciones raciales intentadas por los regímenes de Hitler y de Stalin en el período 1936-38 fracasaron, como también fracasaron las condiciones de paz draconianas impuestas a Alemania en ambas guerras. Los vencedores debieron acudir en ayuda de los vencidos para evitar el caos que se avecinaba.

Esta amarga experiencia enseña que ya *el triunfo es triunfo y nada más*, que los objetivos que motivaron las guerras no fueron alcanzados y que el daño del vencido produjo el daño del

vencedor, es decir, ya no existen sustitutos para la victoria, y a su vez se mantiene el peligro, por cuanto las imposiciones que no sean permanentes permiten al vencido, con el tiempo y conducción política conveniente, recuperar la potencialidad perdida, y el vencido de hoy puede ser el vencedor de mañana; a los triunfos de Napoleón siguió la derrota del 70 y a la derrota de 1918, una Alemania que volvió a enfrentar al mundo en 1939; otro factor contribuyente para ello fue el Tratado de Versalles, pues el abuso de la fuerza crea la voluntad de la revancha.

El "equilibrio del poder", concepto nacido en Europa y que fundamentó el tratado de Utrecht (1713), final de la época imperialista de la Francia de Luis XIV, constituyó el evangelio de la época. Roto por la Revolución Francesa y la constitución del imperio de Napoleón Bonaparte, el Tratado de Viena (1815) lo restableció. La sabia política inglesa, ayudada por su dominio del mar y su instrumento, la flota, obtuvo la llamada Paz Británica, repetición de la Pax Romana, hasta 1914. No se lograron situaciones similares después de 1918 y 1945; en la actualidad dos superpotencias se enfrentan, peligro que ya advirtió Alejandro Hamilton en 1812. "El espíritu de moderación en un estado dominante es un fenómeno que aún no se ha encontrado, y no existe hombre capaz que espere verlo"; la lucha no se presentó en el pasado en la forma definida y violenta que hoy contemplamos.

Para conservar la vida, no basta abstenerse de destruirla; es necesario hacerla más amplia y más profunda; el desarrollo del espíritu es la ley suprema, pues es la sabiduría total la que dirige y a la que apelan los deseos de la humanidad; si bien ciertos apologistas sostienen que "aunque la guerra destruye más valores que los que se espera obtener, siempre existen más valores, seguridades y libertades", los resultados lo niegan; por ello tiene valor definido el llamado del teólogo alemán Karl Rahner: "Mientras el mundo exista, un racional esfuerzo por la justicia debe ser la secular personificación del amor".

"La triste ley de las sociedades humanas es estar a veces obligadas a preferir un mal para evitar otro mayor" (Dr. Johnson).

Intereses marítimos nacionales y necesidad del desarrollo de los puertos del litoral (*)

Por el Capitán de Fragata Adán Atilio Torre

¿Cuáles son los "intereses marítimos" nacionales? Ajustándonos al significado de las palabras, sería todo aquello que proviniendo del mar o teniendo relación con él produce provecho, utilidad o ganancia; vale decir, es un concepto puramente económico y la economía está íntimamente ligada a los objetivos nacionales con miras a promover el bienestar de los ciudadanos.

Es el mar una fuente de recursos cuya obtención y utilización permite cumplir con uno de los objetivos de la Constitución Nacional, que emana de su Preámbulo: el de "Promover el bienestar general".

Hemos conmemorado este año el Sesquicentenario de nuestra Independencia, oportuno mojón en la marcha de nuestro país en su carácter de nación independiente y soberana, para examinar con detenimiento la hora que corre y especialmente escudriñar el horizonte con la inquietud que provocan las más nobles aspiraciones.

Nuestra nación, superdotada por la naturaleza, que se manifestó pródiga y generosa en sus hombres, en su suelo, en sus aguas

* Conferencia pronunciada en la Universidad del Salvador el 30-8-1966.

y en su clima, adquiere con el correr de los días mayor influencia en la vida de la humanidad; de ello surgen derechos y obligaciones, cuyo fiel cumplimiento nos demandará esfuerzos que posiblemente no se hayan medido aún.

Hoy pretendemos hacer un pequeño estudio sobre los intereses marítimos nacionales y la orientación que debemos darles para mantener en el consorcio humano la posición que con justicia corresponde a nuestra nación.

Desde los primeros días de nuestra vida política, el poder marítimo constituyó un factor decisivo para librarnos del obstáculo que impedía nuestra desarrollo político y económico.

La concepción político-estratégica de los hombres de Mayo, había decidido llevar la Revolución hasta el último rincón del Virreinato y luego la genial idea de San Martín la llevaría a través de sus fronteras hasta el irreductible bastión del Pacífico en la ciudad de los Reyes.

Pero Montevideo, el temible reducto del Plata, se mantenía incólume pese al esfuerzo denodado de los ejércitos sitiadores.

Fue entonces cuando el gobierno de Buenos Aires, comprendiendo la importancia del dominio del mar, decidió con gran valentía armar una escuadra.

Fue con valentía, porque hubo que vencer mil dificultades; aún estaba latente en los porteños el trágico final de aquella escuadrilla que el heroico Azopardo había ofrendado como holocausto de libertad, y aquellas tres naves que a partir del «25 de Mayo» debían haber hecho «Invencible» la causa «Americana», formaban en cambio parte de la escuadra enemiga.

Carente el país de conciencia marítima, la primera experiencia había resultado trágica y amarga. La situación económica tampoco era halagadora.

Pero para nuestros mayores los inconvenientes actuaron como incentivo y el Almirante Guillermo Brown pudo iniciar en el año 1814 las campañas que culminaron con las batallas de Martín García, Arroyo de la China y finalmente Montevideo, que fue la tumba del poder naval español en el Río de la Plata.

La obtención del dominio del mar en la costa atlántica dejó en libertad de acción a San Martín para proyectar la revolución allende los Andes, desde donde, obtenido el control de las aguas del Pacífico, pudo concretarse el plan del genial estratega: libertar toda la parte austral del continente.

En este desarrollo histórico figura un factor común: el dominio del mar. Es que el mar tiene un valor que debemos aprender a utilizar.

Montevideo fue la conquista más importante realizada por las armas de la República, pues no sólo confirmó su independencia hasta entonces precaria, sino que hizo abandonar a los españoles toda intención de enviar una expedición al Río de la Plata, como se inclinaban a hacerlo antes de llegarles las noticias de este triunfo patriota.

Pero a pesar de la decisiva influencia del poder naval en la lucha por nuestra independencia, no se persistió en su mantenimiento y desarrollo.

Pasado el primer momento, y obtenidos tan grandes beneficios, la escuadra argentina es desarmada y olvidada.

Doce años después de la caída de Montevideo, en 1826, el Imperio del Brasil bloqueaba el Río de la Plata. Ante tan inminente peligro se improvisa una nueva escuadra que, hábilmente conducida por el Almirante Brown, derrota a la muy superior flota imperial.

Otra vez se recupera el dominio del mar y la nación se salva. Sobreviene la paz y ya sin peligros inminentes se archiva la escuadra.

En 1833, por carecer nosotros de un poder naval adecuado, Inglaterra se apodera de las Malvinas, y lo único que puede intentar la nación es una protesta cuyo resultado en la actualidad todos conocemos.

En 1838 el país tuvo que soportar, con gran deterioro para su economía y desarrollo, el bloqueo francés del Río de la Plata, que duró dos años y medio sin que fuera posible intentar ninguna resistencia por falta de poder naval.

En 1840 el estrecho de Magallanes es ocupado por Chile y nuevamente la carencia de poder naval obligó a nuestro país a aceptar soluciones que le fueron impuestas, cuyas consecuencias aún hoy no apreciamos debidamente.

En setiembre de 1845 se produce nuevamente un bloqueo del Río de la Plata por las fuerzas navales anglo-francesas que se mantiene hasta mediados de 1848, resultando imposible para nuestro país intentar su defensa, por la misma razón anterior. Nuevamente se improvisa otra escuadra, que Rosas confía al Almi-

rante Brown con el propósito de mantener el dominio del Paraná y Uruguay; pero a fines de 1845 la escuadra argentina es apresada frente a Montevideo por la flota anglo-francesa.

Hemos visto cuántos deterioros sufrió la nación en su soberanía y en su economía por falta de poder naval. Se habían perdido las islas Malvinas y el estrecho de Magallanes y se había afectado enormemente la economía. Pero la lección no se aprende y la historia se repite con consecuencias que siempre perjudican al país; así es que en 1852 se da de baja por "economía", por una economía mal entendida, a todo el personal de la escuadra, y se venden o arriendan casi todos los barcos, menos tres.

En este lamentable estado de nuestro poder naval, se produce la guerra con el Paraguay.

El Brasil, que contaba con una poderosa y bien organizada escuadra, toma el control de las operaciones navales.

Esto gravita luego en la mesa de las negociaciones, y el peso del poder naval de nuestro aliado fue tan decisivo, que bien puede decirse que el único beneficiado con esa guerra fue el Brasil.

Pese a todos los yerros, la política naval no se enmienda, y en 1876 la corbeta chilena «Magallanes» apresa en la boca de Santa Cruz a un buque francés. Este atropello a la soberanía debió ser soportado, pues no se podía tomar iniciativa alguna por la carencia de buques adecuados.

En 1896 se produce el primer intento real de expansión de la política naval argentina, limitada desde los albores de nuestra independencia al reducido marco del Río de la Plata. Se establecen principios de política naval para el desarrollo de la flota y sus bases, y en 1898 se crea el Ministerio de Marina.

Desgraciadamente, los esfuerzos para desarrollar un poder naval adecuado fueron anulados por la acción diplomática chilena, que hizo se firmara una convención sobre limitación de armamentos, que paralizó su desarrollo.

No debe olvidarse que la defensa de los intereses nacionales y la conservación del puesto prominente que la nación ocupa en Sud América, exigen imperiosamente no descuidar nuestro poder naval, "para no incurrir en los yerros de nuestra temeraria conducta del pasado, que nos llevó a confiar demasiado en nuestro derecho, olvidando que éste encuentra su mejor apoyo en la fuerza que ha de sustentarlo".

El año 1910, el primer centenario de nuestra vida independiente, se inicia con un real incremento del poder naval.

A partir de entonces éste creció o se estancó, fluctuando con las dificultades de la política nacional, cuando en realidad debió crecer ininterrumpidamente, acorde con el desarrollo de la economía argentina, y muy especialmente con el incremento constante de nuestros intereses marítimos.

Para algunos pueblos de la antigüedad el mar constituía la frontera infranqueable de un mundo desconocido. Otros, más inteligentes, lo consideraron como una extensión más o menos grande cuyo monopolio trataron de reservarse para sí, por considerarlo como una ruta que une, en lugar de separar. Este concepto es el que permite formarse una idea más acertada de la verdadera importancia del mar en los asuntos humanos.

"El mar constituye el gran medio de comunicación de la naturaleza." La considerable importancia de las rutas marítimas se pone de manifiesto en tiempo de paz, en el orden económico. Así se explica que aquellos que las han explotado, hayan alcanzado a través de los tiempos una prosperidad que contrastaba con la escasa importancia de su poder político o de su reducida extensión terri-

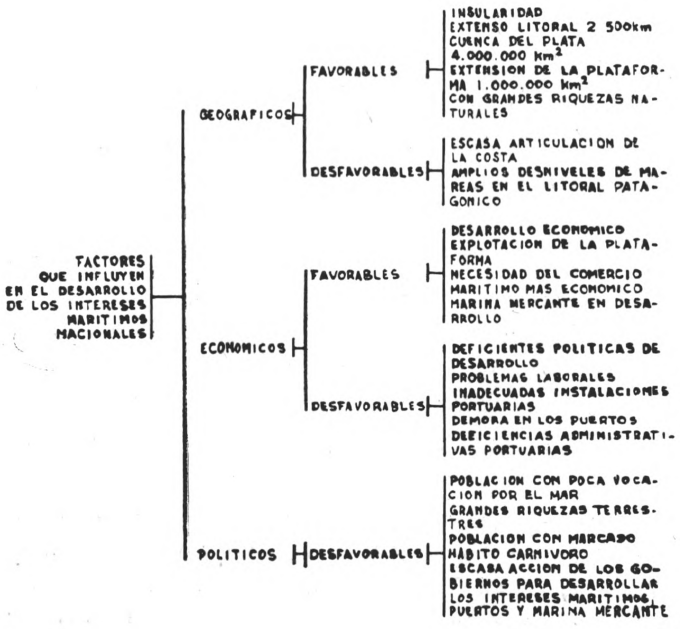


Figura Nº 1

torial. Los fenicios, Génova, Venecia, Holanda y Portugal son, en diversas épocas, ejemplos característicos. Así se explica en los tiempos modernos la tendencia general hacia el mar, que se ha manifestado en ciertos pueblos que por su situación y destino no se veían impulsados por una necesidad imperiosa hacia él. Todos se han inspirado en el aforismo de Walter Raleigh: "Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo, y domina en consecuencia al mundo entero".

Sin embargo, el comercio que utiliza las rutas del mar dista mucho de haber presentado las mismas características en los diferentes períodos de la historia.

Hoy en día el comercio marítimo subsiste con la producción de los propios países, cuando éstos poseen buques y desarrollan su marina mercante en proporción a la cantidad de mercaderías que tienen que transportar. El tráfico marítimo se apoya en el interior del país a través del tráfico terrestre. Los pueblos que no reúnen estas condiciones, que no tienen esa base política, geográfica y económica, peligran y desaparecen como rectores del comercio marítimo.

Con el aumento de la población del mundo se formaron aglomeraciones humanas esencialmente productoras, ávidas por una parte de medios de subsistencia para los hombres y materias primas para las fábricas, y por otra de mercados para colocar los productos manufacturados.

Los Estados no pueden evolucionar económicamente contando solamente con sus propios recursos, y sus necesidades obligan a establecer una activa corriente de intercambio con el mundo exterior a través de los mares.

A continuación, veremos qué factores son favorables o desfavorables para la orientación y desarrollo marítimo de nuestra nación. Estos factores emanan fundamentalmente de su geografía propiamente dicha y de su geografía política y económica.

Factores geográficos favorables

Si nos apartamos de la división clásica de nuestro planeta en hemisferios norte y sur, podemos dividirlo en dos hemisferios teniendo en cuenta la naturaleza física de sus partes.

"Veríamos que existe un hemisferio que llamaríamos continental porque contiene la mayor concentración de continentes, y otro

que llamaríamos oceánico porque contiene una mayor concentración de masas marinas. En este último se halla ubicado nuestro país, y basta una sola mirada para verificar la característica casi insular de nuestro territorio."

INSULARIDAD DE LA REPUBLICA ARGENTINA

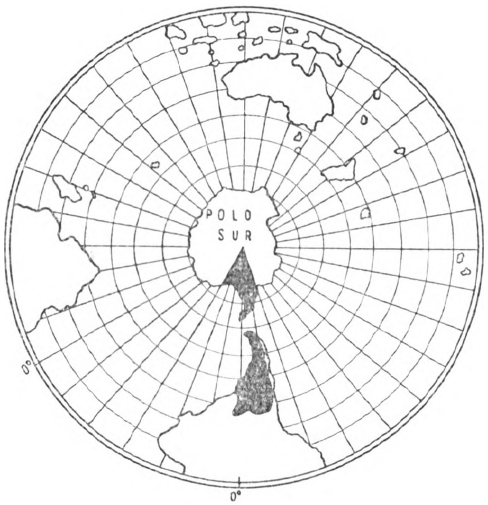


Figura Nº 2

Esta circunstancia geográfica ha sido una de las principales determinantes de nuestra génesis y proyectará permanentemente su influencia en el desenvolvimiento interno y en todas las manifestaciones de la vida exterior argentina.

Ese centro de gravedad de la civilización, que se halla en el hemisferio continental y que dista unos 10.000 km de las vías marítimas, ejercerá su atracción permanente sobre el desarrollo económico de nuestra nación. Querer ignorarlo o anularlo sería lo mismo que querer anular o ignorar las fuerzas magnéticas o la gravedad de nuestro planeta. Dicho en otras palabras, nada podrá oponerse a lo que la naturaleza ha dispuesto que debe ser nuestro país. Su economía dependerá siempre del mar, y podemos afirmar que la Argentina lo espera todo por la vía marítima.

Hay naciones pequeñas que aprovechando las circunstancias geográficas de su situación, con el genio *y* pujanza de su pueblo, han dado una gran expansión a sus intereses marítimos. La Argentina, con su extenso territorio y su posición oceánica debe imi-

tarlas, desarrollando y fomentando esos esfuerzos para lograr ocupar el lugar de preeminencia a que está destinada.

Extensión del litoral

La extensión de nuestro litoral marítimo de 2.500 km y la presencia de ríos profundos como el Paraná y el Uruguay y sus afluentes, que constituyen la cuenca del Plata, de 4.000.000 de km^2, permitió construir en sus orillas puertos que reciben buques de ultramar.

Su desenvolvimiento se ve favorecido por una meteorología en general benévola, con cortos períodos de niebla, escasas tormentas y fondos libres de restingas.

Extensión de la plataforma continental

Se define como plataforma continental aquella parte de la corteza terrestre sumergida debajo de los océanos, que tiene carácter de macizo continental y cuya pendiente es similar a la del continente, siguiendo hasta llegar a un borde que constituye el talud continental. La profundidad media de la plataforma argentina es de 140 m sobre el litoral atlántico, llegando a 350 en la Antártida. Es una de las más extensas del mundo. Forma una cuña cuyo extremo norte tiene una anchura media de 275 km y el extremo sur de 800 km, constituyendo una superficie de 1.000.000 de km^2.

Es muy posible que ella encierre en sus entrañas minerales tales como el petróleo, que es de importancia vital para el mundo moderno, tanto como combustible, como para el desarrollo de la industria petroquímica.

El avance técnico de la explotación del fondo del mar, permite afirmar que no existen inconvenientes insalvables para la obtención de rocas o minerales de la superficie o del interior de la plataforma continental.

Los estudios efectuados durante el Año Geofísico Internacional en la plataforma continental argentina, en campañas conjuntas del Servicio de Hidrografía Naval y del Observatorio Geológico Lamont de la Universidad de Columbia, Nueva York, y la colaboración de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, permitieron determinar las características estructurales geológicas de la plataforma, en su relación con sus cuencas sedimentarias y su potencialidad económica. Los resultados fueron tan profícuos que desde entonces se continuaron los estudios hasta la fecha.

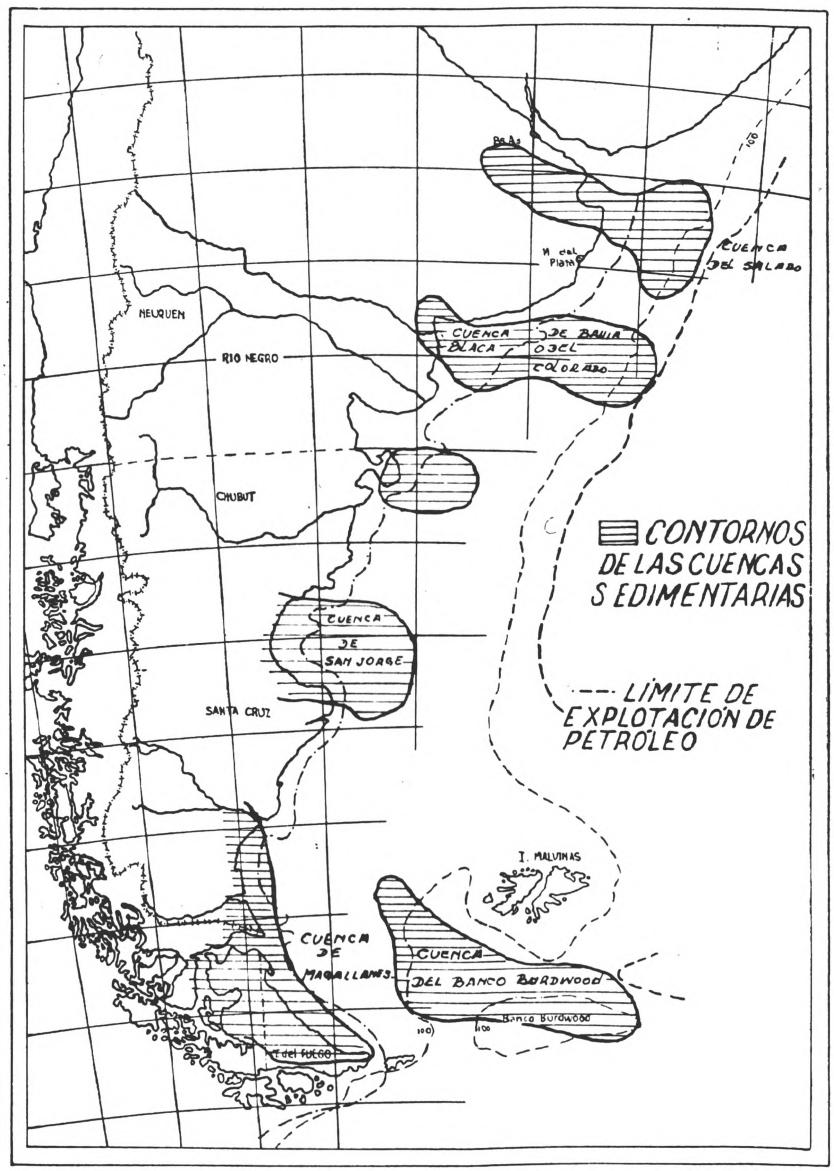


Figura Nº 3

En la figura 3 podemos ver las zonas que representan las partes de las cuencas sedimentarias, las cuales son potencialmente susceptibles de contener hidrocarburos.

En algunas de ellas, por ser continuación de las cuencas te-

rrestres ya explotadas, como la del Golfo San Jorge y la de Magallanes, se tiene certeza de que los contienen.

Estas características geológicas estructurales fueron determinadas mediante sondajes por métodos sísmicos de reflexión y también por medio de algunos datos magnéticos y gravimétricos, obtenidos por el Departamento de Geodesia y Geofísica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires y por el Servicio de Hidrografía Naval.

Las cuencas sedimentarias determinadas son: la cuenca del Salado, la de Bahía Blanca o del Colorado, la de San Jorge, la de Magallanes y la del Banco Burdwood al Sur de las Malvinas.

Desde el punto de vista económico, nuestra plataforma está cubierta en su casi totalidad por sedimentos cuyo volumen se calcula en 2.000.000 de km^3, con un espesor medio de 2 km.

En el momento actual, con una técnica altamente desarrollada, se explota en otros países el petróleo de la plataforma en zonas próximas a yacimientos terrestres, cuyos costos, si bien son superiores a la explotación terrestre, resultan aún económicamente convenientes.

La explotación económica del petróleo en la plataforma varía de acuerdo al progreso de la industria de extracción; hoy su límite ha superado los 65 m de profundidad. En la figura n° 3 podemos ver hasta dónde llega ese límite sobre la plataforma.

Es también lógico que, contando con una plataforma tan extensa, se prevea un fabuloso futuro para la pesca marítima argentina. Los estudios efectuados hasta la actualidad, de las corrientes marinas y de la plataforma misma, llevan a fundamentar lo expresado.

Si se habla de un fabuloso futuro de la pesca marítima, es precisamente porque en la actualidad presenta las mismas perspectivas que ofrecían a principios del siglo pasado las vastas extensiones de la pampa agrícolo-ganadera.

Sin embargo, son varios los factores que no intervinieron aún para que podamos asistir al rápido desarrollo de la actividad pesquera, tal como ocurrió con la ganadería a principios de siglo.

Entre estos factores no falta el marcado hábito carnívoro de nuestro pueblo, comparándolo con el escaso consumo de pescado. Mientras ocupamos uno de los primeros lugares entre los pueblos consumidores de carne, sólo alcanzamos el vigesimoséptimo lugar en el consumo de pescado, con 2,6 kg por habitante y por año,

frente a los 45 kg que registran países como Japón, Filipinas y Tailandia.

Evidentemente, contribuye a este hábito la falta de comodidades portuarias, los lentos procesos de elaboración, la lentitud del transporte, la falta de vagones y establecimientos frigoríficos y la mala organización de la venta.

Tampoco debe pasar desapercibida la creciente incorporación de la vegetación submarina a la alimentación mundial, como así también a la industria.

Los principales centros de explotación de algas en el hemisferio sur son: Australia, Nueva Zelandia, Africa del Sur, Chile y la Tierra del Fuego. Cabe destacar que en la costa patagónica de la República Argentina hay una gran faja de concentración algológica inexplotada, que constituye una gran zona de reserva.

En el hemisferio norte los centros principales son: Japón, Estados Unidos, Corea, Canadá, Gran Bretaña y Noruega.

El mayor consumidor de algas es Japón, que en el período 1930 al 43 extrajo 480.540 t anuales de ellas, las cuales son utilizadas en la alimentación, en la industria y en la fabricación del *agar-aijar,* producto utilizado en bacteriología como caldo de cultivo.

Las algas, como alimento, contienen gran cantidad de hidratos de carbono, minerales y vitaminas; como fertilizantes en la agricultura, tienen un rendimiento superior al estiércol; en la industria, se las utiliza en pinturas, en aprestos para tejidos, en la fabricación de celuloide y celofán, en odontología y en cosmética.

Los siguientes son datos ilustrativos de la importancia de nuestra plataforma continental: El área total de la plataforma mundial es de 36.260.000 km^2, que representa una doceava parte del área oceánica. La Argentina tiene una plataforma de 1.000.000 de km^2, que es aproximadamente igual a un tercio de la superficie del país.

El conocimiento de la riqueza hidrobiológica nacional es aún muy limitado y lo efectuado se ha hecho gracias a la esforzada colaboración de los buques oceanográficos de la Marina de Guerra, juntamente con los especialistas hidrobiológicos del Museo Argentino de Ciencias Naturales “Bernardino Rivadavia” y de otras instituciones científicas.

Factores geográficos desfavorables

Entre los factores geográficos desfavorables figuran la escasa articulación de la costa litoral marítima, sin islas o archipiélagos, y los amplios desniveles de mareas en el litoral patagónico.

Ello se traduce, en el primer caso, en la carencia de refugios o puertos naturales de aguas profundas. Sólo Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, Madryn y Santa Cruz, puertos marítimos, se encuentran en condiciones topográficas medianamente adecuadas para instalaciones portuarias.

En cuanto a la amplitud de las mareas, la oscilación altimétrica en la costa patagónica es de 5 a 14 m, resultando un serio inconveniente para aquellos puertos de aguas poco profundas, pues los barcos deben estar atentos a las horas de pleas y bajas para realizar sus operaciones de carga y descarga, lo que ocasiona demoras que aumentan el costo de los fletes.

Esta situación se pone en evidencia en la salida de la producción carbonífera de Río Turbio por el puerto de Río Gallegos.

Factores de la geografía política

Los factores dependientes de la geografía política debemos buscarlos en el carácter, las aptitudes, las costumbres y las modalidades de los pueblos y de los gobiernos.

El hombre es esencialmente un ser de tierra firme; se hace a la mar solamente impulsado por imperiosas necesidades o cuando un alto grado de seguridad le permite hacerlo con positivo beneficio y poco riesgo. Nuestro pueblo ha demostrado, a través de su historia, su alejamiento del mar.

Una tierra fértil y productiva resta incentivos al hombre para elegir al mar como su medio de vida. Nuestro pueblo tiene hábitos terrestres y siente poca vocación por el mar.

Es en este factor desfavorable donde los gobiernos, al fijar los grandes objetivos nacionales, tienen amplio campo para tratar de reducir paulatinamente los efectos negativos de un pueblo sin vocación marinera. Ya hemos hecho referencia al marcado hábito carnívoro de nuestro pueblo, en lo que se refiere a alimentación.

Ha sido notoria la escasa acción de nuestros gobiernos para desarrollar los intereses marítimos.

Los buques mercantes de bandera argentina, los buques de bandera de origen o destino y los de terceras banderas, intervienen en forma muy desigual en nuestro comercio exterior, con una fuerte participación de estos últimos.

La flota mercante de bandera argentina se encuentra a la zaga en la participación de la mayor parte de los rubros de importación y exportación, situación que pone de manifiesto el alto grado de vulnerabilidad comercial en lo que respecta a la posibilidad de colocar nuestros productos de exportación y en el transporte de nuestras importaciones.

En el año 1963 la participación de los buques de bandera argentina fue solamente de un 16,8 % en las exportaciones y de un 32,6 % en las importaciones.

PARTICIPACION DE BANDERAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

BUQUES	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
BANDERA ARGENTINA	16,5 %	32,6 %
BANDERA PAIS DESTINO	25,7 %	13,1 %
TERCERAS BANDERAS	57,7 %	54,2 %

Figura Nº 4

Los buques de banderas de destino participaron en un 25,7 % de las exportaciones y en un 13,1 % de las importaciones. Los buques de terceras banderas intervinieron en un 57,7 % de las exportaciones y en un 54,2 % de las importaciones.

La participación en el tráfico de carga que utiliza bodegas frigoríficas de líneas regulares es muy baja, mientras que las flotas de bandera de destino transportan más del 60 %. Para el tráfico de cereales, la flota de bandera argentina transportó el 16,2 %, mientras que los buques de terceras banderas registran el mayor porcentaje.

Sobre el desarrollo de los puertos marítimos diremos más adelante.

Factores económicos

El comercio marítimo presenta en la actualidad diversas características que explican el lugar destacado que ocupa en la economía general. El aumento de tonelaje de los buques, unido al progreso de la industria de la construcción naval, ha tenido como consecuencia una disminución progresiva y relativa de las tarifas. Si aceptamos que el costo básico del transporte está dado por el esfuerzo de tracción necesario para mover una tonelada, se puede afirmar que se necesita un esfuerzo de tracción diez veces mayor para mover una tonelada por ferrocarril que por agua, cuarenta veces más por camión y doscientas veinte veces más por aire.

El desarrollo industrial y la explotación de nuestra plataforma continental, originarán cada día mayores requerimientos de materia prima y la necesidad de conquistar mercados para colocar los productos industrializados. La evolución económica requiere establecer una activa corriente de intercambio con el mundo exterior a través de los mares.

Las grandes poblaciones necesitan cada vez más productos para su subsistencia.

La ventaja que ofrece el transporte marítimo y las características de las industrias actuales, han determinado que intereses cuantiosos y la mayoría de la humanidad dependan cada vez más estrechamente de las comunicaciones marítimas.

El comercio marítimo, hemos dicho, se apoya en el interior del país a través del tráfico terrestre y se desarrolla cuando se cuenta con los buques mercantes necesarios para transportar sus propios productos.

Factores desfavorables de la geografía económica

Las deficiencias políticas del desarrollo económico, las inadecuadas instalaciones portuarias, los problemas laborales, las demoras excesivas en los puertos y las deficiencias administrativas, son factores económicos negativos que encarecen el transporte y que deben solucionarse para dar mayor fluidez al comercio marítimo.

El mar, considerado como medio de comunicación, constituye la base sobre la cual se apoya la estructura económica de las naciones ; esto explica el gran interés que existe por ocuparse de este elemento, del cual depende tan estrechamente la economía de los estados.

El mar interviene en la constitución de la superficie de nuestro planeta en un 71 %, mientras que el 29 % restante es tierra.

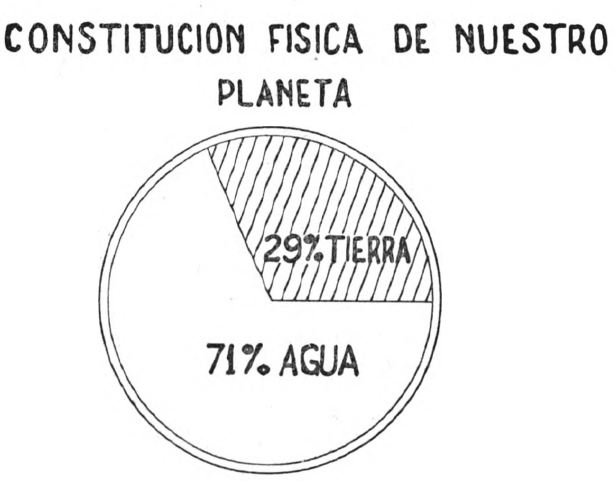


Figura Nº 5

Haciendo honor a las proporciones de las partes físicas que intervienen, nuestro planeta debiera llamarse con justicia "planeta marítimo".

Todos los factores desfavorables no son insalvables. La influencia permanente y decisiva de las causas geográficas, la situación y configuración del territorio, el desarrollo industrial y económico, y la necesidad del comercio internacional, son factores decisivos que con el tiempo harán de nuestra nación una potencia marítima.

Para contribuir a ello mucho se puede hacer con la acción de los gobiernos, de los hombres de pensamiento y de empresa; de la propaganda, de la escuela y de la función social de las instituciones del deporte náutico.

No queremos dejar de nombrar a la contribución de la Marina de Guerra. Con el servicio militar obligatorio y sus dotaciones, el pueblo argentino recibe una gran lección de conciencia naval año tras año. Además de preparar al conscripto y su personal para la defensa de la Patria en el mar, es de interés para el país que una gran parte de la juventud argentina tenga contacto con el mar y aprenda a conocerlo. De este, a primera vista intrascendente contacto, se han desarrollado muchas empresas náuticas.

"La influencia del mar en nuestra historia, desde los más remotos tiempos hasta el presente, en la paz como en la guerra, ha sido una de esas fuerzas constantes que orientan y conforman el alma de los pueblos y plasman sus destinos; es el camino por donde la nación lo espera todo".

Necesidad del desarrollo de los puertos del litoral

Los puertos de ultramar argentinos más importantes se encuentran ubicados sobre ríos, caso excepcional y pocas veces repetido dentro de la geografía económica mundial.

En 1965 llegó al puerto de Buenos Aires, uno de los más importantes del mundo, el 43 % de los productos importados, siguiéndole en orden de importancia el de La Plata, con 22 %, y por dieciocho puertos del Paraná entró un 30 %; puertos fluviales, pero de gran importancia marítima en cuanto a su funcionamiento comercial. En igual lapso entró por el litoral marítimo un 5 %, repartido entre ocho puertos.

En lo que respecta a exportaciones, en 1965 salió por el puerto de Buenos Aires el 33 %, por el de La Plata el 6 %, por 13 puertos del Paraná el 32 % y por 8 puertos del litoral marítimo el 26 %.

Vemos que la exportación está más distribuida, interviniendo más activamente nuestro litoral marítimo, pues incide en ello la exportación de cereales por los puertos de Quequén y Bahía Blanca.

Si consideramos el tráfico internacional que entra y sale por el Río de la Plata vemos que las importaciones suman el 95 % y las exportaciones el 71 %, mientras que por los puertos del litoral marítimo las importaciones y exportaciones son, respectivamente, 5 % y 26 %.

La casi totalidad del comercio exterior se registra por el Río de la Plata. Esto exige al gobierno nacional una ingente erogación, dentro del presupuesto anual, de 1.400.000.000 de pesos, con el fin de mantener constantemente un determinado calado para el acceso de los buques mediante obras de dragado y balizamiento del río, lo que se traduce en un aumento de fletes y de seguros marítimos, con una sobrecarga estimada en los 800.000.000 de pesos.

Actualmente se halla en ejecución, por intermedio del Servicio de Hidrografía Naval, el Plan de Levantamiento Integral del Río de la Plata, que tiene por objeto determinar la ecuación geográfica

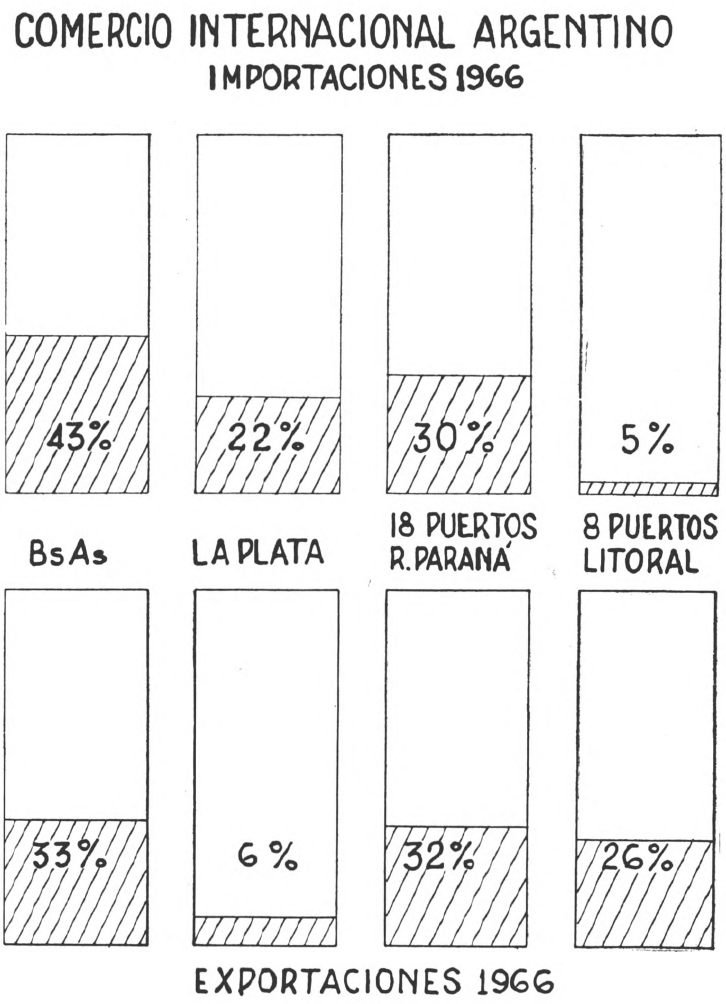


Figura Nº 6

del río, para tratar de reducir dicho presupuesto mediante estudios hidrográficos y oceanográficos adecuados.

El movimiento de cargas que origina el comercio internacional demuestra un notable desequilibrio portuario: entre el de Buenos Aires y el de La Plata acaparan el 65 % del comercio de importación y el 39 % del de exportación.

Ello confirma una vez más la absorbente centralización del llamado Gran Buenos Aires, que con su burocracia aglutinó las funciones aduaneras y bancarias en la metrópoli, por resultar más

cómodo, con evidente perjuicio para el armónico desarrollo económico del litoral marítimo.

Esta política genera una innecesaria congestión del tráfico portuario en el puerto de la Capital y da por tierra con el plan de descentralización industrial y desarrollo económico del interior.

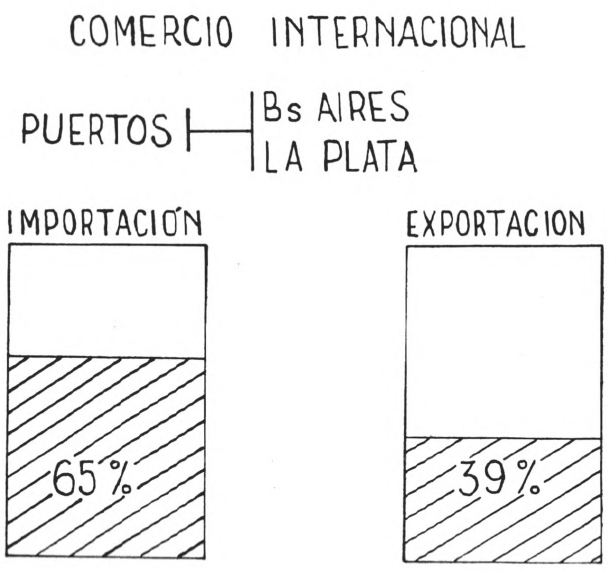


Figura Nº 7

El puerto de Bahía Blanca, con una ubicación de privilegio en la costa atlántica argentina, tiene un comercio de lanas de 30.000 t por temporada y a pesar de contar con lavaderos y prensas adecuadas para el enfardado, despacha lanas por ferrocarril o por camión a Buenos Aires para ser embarcadas en este puerto, por ser el que responde mejor a las exigencias del mercado. Desde la Patagonia llega lana y ganado por camión para ser embarcado o faenado en Buenos Aires.

El 58 % del total de la producción de fruta de Río Negro se exporta y sólo el 12 % sale por el puerto de Bahía Blanca; el 46 % restante se gira por vía terrestre a Buenos Aires para ser exportado.

Resulta inexplicable que actualmente se remitan desde la zona de Bahía Blanca animales en pie por vía terrestre para ser faenados en los frigoríficos de La Plata, cuando la carne debería salir faenada y congelada desde el puerto más cercano.

Mar del Plata y Quequén, puertos de salida de una de las más importantes zonas cerealistas, no poseen en la actualidad instalaciones portuarias adecuadas para el embarque de granos.

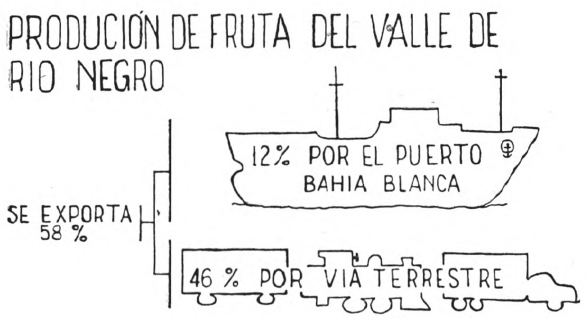


Figura Nº 8

Comodoro Rivadavia, principal centro productor del petróleo y lana de la Patagonia, tiene en construcción instalaciones portuarias desde hace más de 30 años.

A medida que avanzamos hacia el Sur, más deficientes o nulas son las instalaciones portuarias, que dejan a nuestros 2.500 km de costa del litoral marítimo en un total desamparo.

Debemos tener presente el futuro desarrollo económico de la Patagonia; la habilitación de obras como El Chocón-Cerros Colorados, que dará realidad a la zona del Comahue, de una potencialidad económica incalculable, la habilitación del dique Ameghino, que transformará en tierras fértiles una gran zona de nuestro Sur, la explotación del hierro y demás minerales de Sierra Grande, el desarrollo de la explotación ganadera y su producción de lanas y carnes; del caolín, del petróleo y frutos de las cuencas hidrográficas, a lo que habrá que incorporar los productos provenientes de la plataforma continental como petróleo, algas, minerales y los frutos de la industria pesquera, que hacen vislumbrar un futuro envidiable a la economía patagónica, todo lo cual originará un intercambio con el exterior cada vez mayor, que debe planificarse para un futuro próximo.

El problema de la desorganización portuaria argentina, que frena el desarrollo nacional, debe ser objeto de un concienzudo estudio y de una prolija planificación.

Las causas más importantes que contribuyen a la concentración del comercio internacional en Buenos Aires y a que se eluda el transporte marítimo de cabotaje son:

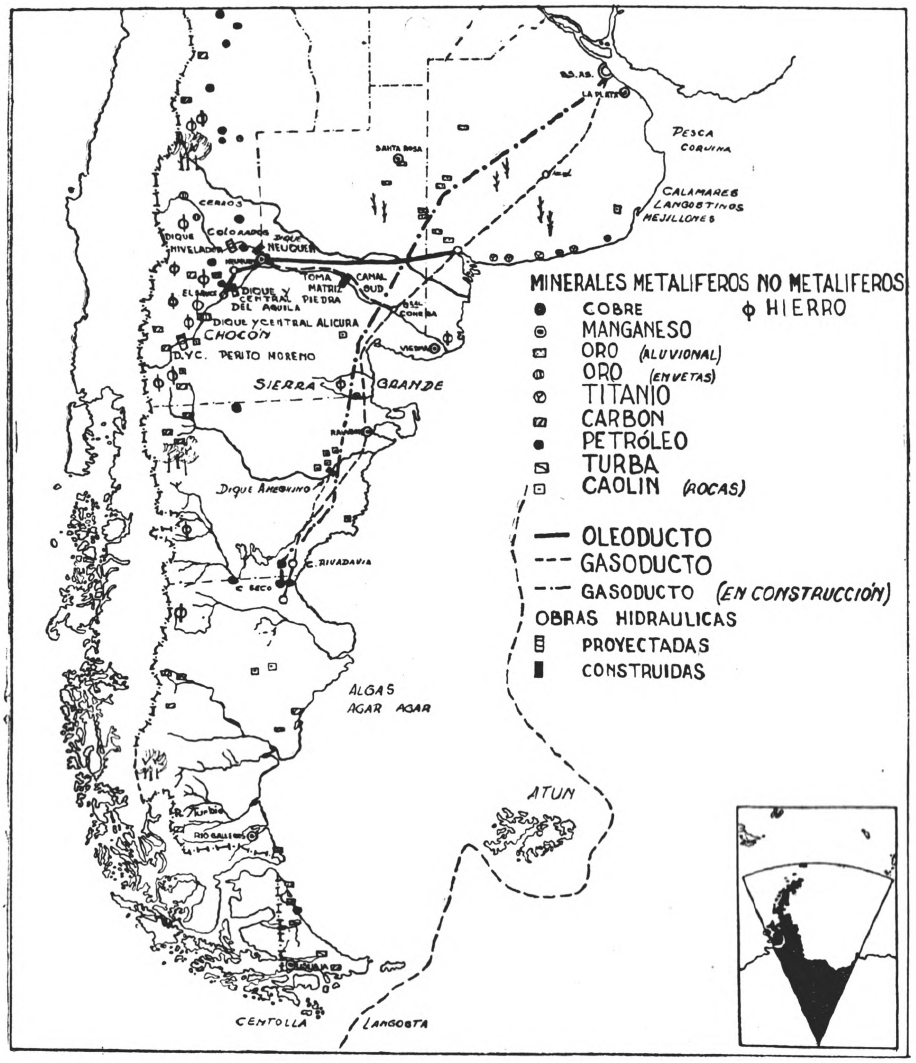


Figura Nº 9

1° - Las inadecuadas instalaciones portuarias del litoral marítimo.

2° - Las cuestiones laborales.

3° - Las deficiencias en la administración portuaria, que sólo recientemente se están corrigiendo.

Estas causas originan excesivas demoras en los puertos, que convierten a los fletes en demasiado onerosos e inconvenientes.

En el tráfico de cabotaje a lo largo de la costa atlántica, la demora por las causas apuntadas representa un 33 % del tiempo de estadía de los buques en puerto.

Es de importancia capital dar cuanto antes solución al problema que resulta de la total desorganización de nuestro sistema económico vigente y es necesario anular el monopolio de las cargas por el puerto de Buenos Aires, encauzando debidamente el tráfico marítimo a través de los puertos de sus zonas de influencia.

Es urgente promover la activación de los puertos del litoral marítimo de acuerdo con la importancia futura de sus correspondientes regiones, para así efectuar una contribución efectiva al desarrollo económico de la nación.

Dependiendo nuestro futuro económico del desarrollo de los intereses marítimos, debemos prever también su custodia. Sería peligroso, y hasta podríamos decir suicida, dejar desamparadas tantas riquezas nacionales, sin una adecuada Marina de Guerra que nos permita ejercer nuestra soberanía en el mar y sustentar nuestro derecho.

En el siglo XV las naciones enviaban a sus navegantes a conquistar territorios; hoy, en el siglo XX, los navegantes se lanzan a la conquista de los mares para explotar sus productos y muy especialmente para aprovechar la negligencia de las naciones que no cuentan con los elementos necesarios para ejercer sus derechos.

Debemos desarrollar nuestra Marina de Guerra en escala acorde con la evolución de nuestros intereses marítimos.

Nuestro país, con su economía deteriorada, no puede pretender alcanzar un dominio absoluto del mar, pues ello no se lograría con todas las flotas del mundo, pero sí debe interesarse por desarrollar fuerzas navales capaces de defender sus intereses marítimos en su mar continental.

Nuestra posición geográfica de característica insular, como hemos visto, deja completamente vulnerables nuestros intereses marítimos con 2.500 km de costas y una plataforma continental de 1.000.000 de km^2.

Si bien afirmamos que la Argentina espera todo por vía marítima, “debemos tener presente que, así como por esa vía pueden entrar todos los beneficios, también por ella se asoman todos los peligros”.

Dios no quiera que debamos utilizar nuestras fuerzas navales en ningún conflicto, pero debemos mantenerlas aguerridas y pujantes como firme pedestal en el que se basará la seguridad de nuestros intereses marítimos, factor preponderante en la promoción del bienestar general.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Plan Nacional de Desarrollo 1965-69.

Transportes argentinos - Plan de largo alcance. 1962.

CAPURRO, VILA, DELNERI, *Relevamiento económico de la plataforma continental argentina*.

ALFONSO ARNOLDS, *Geografía económica argentina.*

Conferencia del Ing. PEDRO LONGHINI, *Consideraciones acerca de la navegación en su aspecto económico.* 1964.

FLOURET, *La doctrina de la plataforma submarina*. Madrid, 1952.

C. Alte. GASTÓN C. CLEMENT, *La Marina en la defensa nacional.* 1953.

Alte. SEGUNDO R. STORNI, *Intereses argentinos en el mar,*

Dr. BELISARIO BETANCOURT, *La plataforma continental*. Colombia, 1961.

FERNANDO VILA, *Conocimiento actual de la plataforma continental argentina.* 1965.

Síntesis del estudio preliminar para el desarrollo integral de la región del Comahue. 1962.

Mapas y estadísticas de la República Argentina. 1962.

La cuestión social (*)

Por el Capitán de Corbeta Enrique Ortiz de Marco

Antes de comenzar, deseamos advertir que aquí haremos un examen absolutamente objetivo e imparcial, es decir, un análisis con verdadero rigor científico.

Hemos elegido el tema de "La Cuestión Social", porque, como ya lo anticipara hace algunos años el sociólogo francés Durkheim, este siglo está bajo el signo de lo social. Hoy día todos son problemas sociales, y hay estudiosos sociales por todas partes del mundo tratando de resolverlos. Todos o casi todos nuestros actos están caracterizados por lo social. Tenemos la democracia social, la educación social, la política social, los derechos sociales, la medicina social, la obra social, las cajas de previsión social, etc. Entonces, como dijera Ortega y Gasset, para estar "a nivel de nuestro tiempo", debemos saber por qué la característica de estos años es lo social. Para lo cual tendremos que comenzar por ver, rastreando en los hechos históricos, cuáles son los antecedentes de esta "cuestión social".

Los antecedentes de la "cuestión social" bastarían para lle-

(*) Conferencia pronunciada por el autor en mayo de 1966 en la Escuela de Guerra Naval. (El lector apreciará este trabajo en su apropiada valoración, si tiene presente que ha sido escrito un año antes de la aparición de la Encíclica papal "Populorum Progressio").

nar un libro bastante voluminoso, por lo cual sólo los mencionaremos muy brevemente, ya que nuestro espacio disponible no da para más.

Empezaremos por Aristóteles, discípulo de Platón, de filiación socrática, el genio más universal y enciclopédico de la antigüedad, fundador de la escuela ambulante o peripatética. Sus obras todavía tienen vigencia, y bastaría leer su libro *La Política* para ver cuántas enseñanzas se pueden extraer aún de su universal sabiduría. Y fue precisamente Aristóteles quien dijo que el hombre es un animal social, un animal político. El hombre es un animal social por naturaleza, porque tiene algo que no poseen otros animales, es decir, además de ser un animal racional, posee el lenguaje, que le permite comunicarse y expresar sus ideas. Y Aristóteles encuentra que el hombre es un animal social porque posee lenguaje. Además, el hombre no puede vivir solo, porque según dice el Estagirita, si vive solo o es un bruto o es un dios.

Por otra parte, dentro de la familia no puede satisfacer totalmente sus necesidades, y ello exige que sea social.

Con respecto al origen de la sociedad, o sea por qué el hombre se asoció con otros hombres para fundar la sociedad, podemos citar tres teorías: 1) la doctrina netamente aristotélica, es decir, la sociedad se funda en la naturaleza del hombre; el hombre es social por naturaleza; 2) la doctrina contractual, el hombre es social por contrato, teoría antigua de los estoicos, renovada posteriormente por Hobbes en Inglaterra y seguida después por Rousseau en Francia; 3) una posición intermedia eminentemente suarista, que distingue en el origen de la sociedad dos aspectos: causa remota y causa próxima. Dice Suárez: la causa remota que genera la sociedad es la naturaleza, la causa próxima es el contrato. Suárez es contractualista, pero no contractualista al estilo de Hobbes o de Rousseau.

Pero nos estamos alejando un poco de nuestro asunto, ya que el origen de la sociedad tendría que ser tema aparte, por la extensión de sus consideraciones.

Bástenos por ahora, recapitulando, saber que Aristóteles decía que el hombre es un animal social, y que lo es por naturaleza, es decir, que el hombre se asocia naturalmente con otros para vivir en sociedad.

Con referencia a la sociedad, no podemos dejar pasar por alto otra cuestión, que es la que se refiere a cómo considera al hombre cada sociedad. Para algunas, el hombre es bueno; para

otras, es malo y egoísta; para otras, en fin, tiene rasgos de bondad y de maldad. Y según el concepto que se tenga del hombre será el tipo de sociedad que se funda.

Bien, ya tenemos fundada la sociedad. Y automáticamente aparecen los problemas sociales. ¿Y por qué aparecen? Porque el hombre tiene rasgos de bondad, pero también tiene rasgos de maldad y de egoísmo. Entonces, por ser el hombre un animal político, todos los actos de su vida son eminentemente políticos; permanentemente está persiguiendo el poder, la dominación sobre otros. Hasta el caso más simple de la vida diaria, como el de aquel individuo que se resiste a la dominación de su suegra, es un acto político, porque se da allí una competencia por el poder, por la dominación.

Pero ocurre además que el hombre por naturaleza busca un jefe, un líder (aquel que influye más de lo que es influido, aquel que satisface mejor las expectativas del grupo, o que representa mejor las pautas de conducta del grupo). Entonces, en esta lucha por el poder, siempre habrá quienes manden y quienes obedezcan, quienes serán los dominadores y quienes serán los dominados. Pero ya habíamos dicho que el hombre, que es un ser eminentemente imperfecto, tiene rasgos de maldad y de egoísmo, y ese egoísmo de los que acaparan el poder político de una sociedad los conduce a injusticias que provocan las reacciones de los que obedecen, que son la mayoría, y así se van dando a lo largo de la historia innumerables casos de revueltas y violencias sociales, hasta llegar al momento en que concretamente se inicia el problema de la "cuestión social".

Deseamos aclarar que la expresión utilizada anteriormente de "dominadores y dominados", no tiene ni la más remota relación con la clasificación que hace Marx de "opresores y oprimidos". Esta clasificación de Marx, que divide la sociedad en dos clases sociales: "opresores" y "oprimidos", proviene de que ella le conviene para su movimiento dialéctico, porque así el esquema resulta más fácil, ya que Marx no ignoraba que podían existir más de dos clases sociales. Y por otra parte no era ninguna novedad, porque ya lo había anunciado Aristóteles más de 300 años antes de Cristo, en su libro *La Política,* que las sociedades más estables son aquellas que tienen una poderosa clase media. Aristóteles bregaba por una clase media entre los ricos y los pobres. Y hoy día los sociólogos han descubierto que una sociedad puede tener más de seis clases sociales. Pero ya entramos

aquí en el campo de la estratificación social y nos alejamos de nuestro objetivo. Retomemos pues, el camino.

Decíamos que los antecedentes de las revueltas sociales, de los problemas sociales, los podemos rastrear en la historia.

Empecemos por señalar el caso de la India, donde Buda (que significa "el que ha comprendido") combatió el culto brahamánico y la diferencia de castas en el aspecto religioso y enseñó que el fin del hombre es el nirvana o reposo absoluto en la Divinidad.

En Egipto también encontraremos buenos ejemplos si recordamos la lucha que se estableció entre Tebas y Heracleópolis, que duró un centenar de años; lucha que fue aprovechada por la plebe para enriquecerse despojando a los ricos, y obteniendo después derechos políticos y religiosos. Cuando por fin se impusieron los príncipes tebanos, en su tarea de restaurar el imperio maltrecho por tantas guerras no dejaron de aprovechar la dolorosa experiencia, y Egipto se reedificó con otra constitución social y política: se creó un orden legislativo y se trató de asegurar los beneficios de este nuevo orden extendiendo a todos los derechos civiles y religiosos; ya no habría un gobierna fuerte para un proletariado mísero, ni la suprema ley sería el capricho del Faraón.

Grecia también nos trae a la memoria hechos que no podemos dejar de citar en esta apretada síntesis. Recordemos el caso de Esparta, que tenía un gobierno constituido por reyes absolutos. En torno al rey existía una aristocracia sacra, hábilmente mantenida en una honrosa subordinación. Pero llegó un día en que la aristocracia se cansó de su papel secundario, y en todas las ciudades estalló una lucha entre los nobles y los reyes. Así Esparta llegó a ser una república aristocrática, y la monarquía tuvo que ceder el puesto a la aristocracia. En este caso fue Licurgo el encargado de la legislación.

Tenemos también en Grecia el caso de Atenas, que aguantó durante muchos siglos el absolutismo de la monarquía y no llegó a constituirse en república democrática sino después de sacudir gradualmente el yugo de una poderosa aristocracia a través de una revolución pacífica, que por obra de Solón estableció un nuevo orden social.

Pero la constitución de Solón a su vez sufrió repetidas modificaciones y transformaciones, y así surgió Pisístrato, que supo captarse el apoyo de los descontentos prometiendo la creación

de nuevos propietarios, con el reparto de un lote de tierra a cada ciudadano.

Y por supuesto que en la apasionante historia de Roma también encontraremos problemas sociales. En el siglo VI antes de Cristo el rey Servio Tulio logró realizar, en paz, una revolución que pudo haber sido sangrienta, modificando la Constitución, otorgando a los plebeyos el derecho de propiedad y elevándolos a la categoría de ciudadanos al darles voto en la Asamblea. Más tarde, se vio la más peligrosa rebelión de esclavos, que simultánea con la de los gladiadores, proporcionó a su jefe Espartaco la cantidad de 80.000 combatientes con los que derrotó a varios cónsules romanos, hasta que finalmente fue vencido por Craso y Pompeyo. Más tarde, Tiberio Graco fue elevado al Tribunado por el voto popular, al solo anuncio de una ley agraria que consistía en repartir al pueblo las tierras incultas del Lacio, injustamente detentadas por los ricos. Contaba así con restablecer la clase media, al devolver a millares de ciudadanos arruinados la dignidad de propietarios. Pero la aristocracia se resistió, y Tiberio pereció asesinado en pleno Foro, 133 años antes de Cristo.

Como es fácil comprender, podríamos continuar con estos ejemplos siguiendo un orden cronológico hasta llegar a la Revolución Francesa, y extendernos un poco más hasta colocarnos en el momento histórico del que debiéramos haber partido, de no haber mediado esta pequeña introducción.

Johannes Messner, profesor de Etica y Ciencias Sociales de la Universidad de Viena, nos dice que la expresión "cuestión social" que procede de las postrimerías del siglo XVIII, no tardó en ser relacionada con la noción de una profunda perturbación del orden social, si bien en un principio la preocupación principal estuvo referida exclusivamente al destino del trabajador industrial.

Para nosotros, en términos más simples, la cuestión social viene a ser el estudio de los males que padece la sociedad en el orden económico y moral, y la búsqueda de las medidas adecuadas para remediarlos, medidas que giran alrededor de cuestiones como el derecho de propiedad, los salarios justos, la organización sindical, la legislación social, la igualdad de oportunidades, el ascenso social, la adecuada movilidad social; en síntesis: justicia social. A propósito de esta última palabra Messner dice que incluso la noción de justicia social, que aparece en los años 1840 a 1850 casi simultáneamente en varios países, se presenta en un principio como una exigencia de justicia en las relaciones

del trabajo industrial. Y ya que estamos en este terreno de la justicia social, diremos que por tal se entiende la participación integral del hombre en los beneficios de la sociedad, es decir, su participación política, social, económica, cultural, etc.

Ahora bien, ¿cómo surgió esta "cuestión social"? Como se recordará, las asociaciones profesionales de obreros tienen sus antecedentes en la remota antigüedad. Particularmente en Roma las asociaciones profesionales fueron creadas por el monarca. Pero durante la República los "Collegia" surgieron espontáneamente, al lado de las asociaciones meramente políticas y electorales. Los "Collegia" se dividían en dos grandes categorías: los de carácter religioso y los de carácter profesional, y estos últimos a su vez, comprendían colegios de artesanos, artistas y comerciantes. Posteriormente, bajo el Imperio, los "Collegia" adquirieron mayores atribuciones, convirtiéndose en instrumentos del gobierno, especialmente a los efectos del cobro de las contribuciones fiscales y tomaron entonces el nombre de "Corpora", para terminar por derrumbarse junto con el Imperio Romano.

Después del período feudal, caracterizado por una economía exclusivamente agraria, cuando en el siglo XII vuelven a florecer las artes y los oficios, las asociaciones gremiales resurgen inmediatamente, con renovada pujanza.

Además de la defensa profesional, estas asociaciones se interesaban por la educación y el perfeccionamiento profesional de sus asociados, y a menudo ejercían también funciones de carácter mutual. Así, por ejemplo, el estatuto del "Guild" de los sastres de Londres disponía que en el caso de quedar algún asociado sin recursos, el mismo recibiría para su subsistencia cada semana y durante toda su vida la cantidad de 6 peniques.

Pertenecían a estas corporaciones medioevales, juntamente con los patrones también los aprendices y los obreros; estos últimos, a pesar de formar parte de la corporación, se encontraban en una situación de inferioridad económica, circunstancia ésta que favoreció más adelante la crisis que condujo a la desaparición de las corporaciones.

Las corporaciones impedían la competencia externa, al negar la posibilidad de ejercer la profesión al que no estuviera afiliado; y tenían también la función de controlar la producción, de manera que no se produjera más de lo que el mercado podia absorber.

Pero dice Cabanellas que la degeneración de las corporacio-

nes medioevales fue precipitada por la crisis que se produjo entre sus componentes cuando los dependientes empezaron a protestar contra el rigor de los estatutos, que impedían en forma casi absoluta su paso a la clase superior.

Así las cosas, cuando ya en el mundo comenzaban a imperar otras ideas renovadoras, las corporaciones no supieron adaptar sus esquemas al momento histórico y se convirtieron en una traba para la libertad de trabajar y de comerciar. Con este motivo fueron suprimidas en Francia en 1776 por el decreto de Turgot, bajo el reinado de Luis XVI, y más tarde por la ley de Le Chapelier del 14 de junio de 1791.

La supresión de las corporaciones era inevitable en un momento en que la economía artesana se estaba transformando en economía industrial; pero si bien esa supresión favoreció la formación de la economía industrial, por otro lado dejó a los trabajadores completamente desamparados e indefensos frente a sus empleadores.

Así fue como la Revolución Francesa, al suprimir las corporaciones medioevales con el fin de liberar a los trabajadores, rompió los lazos que unían a patrones y obreros, alteró definitivamente sus cordiales relaciones y arrojó al trabajador al aislamiento y al desamparo.

Ya nos encontramos pues en el momento histórico que nos interesa, que comienza a partir del advenimiento de la burguesía y el proletariado como clases sociales. Varios son los factores que generaron este problema de la "cuestión social", factores políticos como la Revolución Francesa y factores económicos.

Indudablemente, la revolución industrial tuvo una considerable gravitación en el problema. Como consecuencia del maquinismo y de la aplicación del vapor como fuerza mecánica, se produjo en el mundo una profunda transformación.

Así, por ejemplo, se nos presenta como un caso típico de aquel momento el desarrollo de la industria textil, que demandaba grandes cantidades de materia prima, como la lana, incrementándose el comercio de ésta en gran escala. Indudablemente, los comerciantes buscaban este producto para suministrarlo a las industrias textiles que se desarrollaban con el descubrimiento de la lanzadera mecánica. Esto despertó la codicia de los campesinos, que dedicaron al pastoreo, a la cría de ovejas para producir lanas, las tierras que habían consagrado a otras actividades. Así pues esos campos se fueron despoblando, y los trabajadores que

no tenían más medio de vida en el campo iban a ofrecer su mano de obra a las fábricas y se fueron concentrando en las ciudades, sobre todo en las industriales, como Manchester y Lyon, por ejemplo.

Al mismo tiempo, Los pequeños industriales no podían competir con los grandes, que poseían maquinarias y capital y, obligados a cerrar sus puertas y despedir obreros, ellos mismos se transformaban en operarios, ofreciendo sus brazos a un empleador.

En los momentos en que estas masas humanas se concentraban alrededor de las fábricas, estaba en auge el más crudo liberalismo, el del "laissez faire, laissez passer", (dejad hacer, dejad pasar), que propiciaba la libertad contractual, la libertad económica, la libertad individual, etc. El Estado era un estado gendarme, que cuidaba que se mantuviera el orden pero no podía intervenir ni en la orientación de la economía, ni en la regulación contractual y menos en la relación patrono-obrero, de manera que siendo los trabajadores libres de contratar, al ofrecerse en masa, el que imponía las condiciones era el empresario, que aprovechaba esta situación de exceso de mano de obra para pagar salarios miserables, ya que para luchar con la competencia, reducía el costo de producción, bajando los salarios. Incluso, al no ser necesario el trabajo muscular, sino más que nada el de atención a las máquinas, se comenzó a emplear el trabajo de las mujeres y los niños. Sin caer en exageración alguna, podemos asegurar que hasta los autores más liberales reconocen que en aquella época las condiciones de vida de este proletariado eran infrahumanas, y ellas fueron denunciadas con crudeza e indignación por grandes espíritus de la época, Charles Dickens y Víctor Hugo, entre ellos. Incluso más tarde se vio obligada a intervenir la Iglesia, con la famosa Encíclica, la primera de las encíclicas sociales, la "Rerum Novarum" del papa León XIII, que se publicó en Roma el 15 de mayo de 1891.

Es que la Iglesia reaccionaba, porque ya habían tomado cuerpo doctrinas político-sociales-económicas como el socialismo utópico, el anarquismo, el sindicalismo revolucionario, el socialismo y el marxismo, como consecuencia de la explotación del hombre por el hombre. Estas condiciones de vida infrahumanas del proletariado las atestigua el historiador Toynbee, que dice que aún en 1840, en que la situación algo había mejorado, el salario medio del obrero llegaba a 8 chelines por semana y sus gastos semanales a 14. La diferencia debía ser compensada mediante la

mendicidad, el robo y la prostitución. Se trabajaba once horas al día, seis días por semana. Y en el siglo anterior la jornada era de 16 horas. Así empezaron a amasarse grandes fortunas entre los empresarios. Un economista de ese tiempo, decía que "no hay orden social posible, a menos que el bienestar de la minoría sea producto de la miseria y el sufrimiento de 1a gran mayoría". Pronto la necesidad de encontrar nuevas fuentes de materias primas y nuevos mercados originaría el colonialismo y el imperialismo.

Los obreros se sabían explotados, sabían que los patrones se aprovechaban de la situación que les era favorable; existía, pues, conciencia de la injusticia. Entonces se empezaron a formar los sindicatos, para tratar de oponer un monopolio del trabajo a! monopolio capitalista de los bienes de producción. Se trató de formar una fuerza que estuviera en condiciones de exigir una forma de trabajo más humana y remuneraciones más justas.

Allí nace entonces esa lucha, ese problema que conocemos con el nombre de "cuestión social".

Esa masa, que fue adquiriendo conciencia de la explotación de que era objeto, reaccionó en su etapa inicial en forma de atentados y de luchas violentas.

El Estado al principio las reprimió con la misma violencia, pero como la situación continuaba extendiéndose, tuvo que intervenir con su legislación a los efectos de dar una solución, y así comienza entonces, muy tibiamente, la acción del Estado intervencionista.

Poco a poco y a medida que el individualismo liberal sin freno, cuyo lema era el ya citado "laissez faire, laissez passer", se mostró incapaz de solucionar los problemas complejos de la sociedad moderna, la intervención del Estado se fue haciendo cada vez más notoria y fue ganando mayor terreno.

Esta intervención estatal no se deseaba, pero tampoco se podía evitar. El "mal" de la intervención del Estado resultaba preferible a los daños que derivarían de una guerra de huelgas y lockouts. Pero esta intervención del Estado fue resistida por los partidarios del liberalismo puro. Y éste contribuyó a mantener latente el conflicto político a lo largo de la historia, porque una vez concebida una doctrina que responde a las condiciones de un determinado tiempo y espacio, no se la puede aplicar indefinidamente en otros tiempos y en otros lugares, convirtiendo en estático el acontecer político que es eminentemente dinámico y

fluido. En la vida del hombre nada es estático y sus actos, que son primordialmente políticos, tampoco pueden serlo. Constantemente surgen nuevos problemas y nuevas soluciones, es decir que un esquema debe irse readaptando permanentemente a las circunstancias históricas para poder subsistir. Como bien lo señala un autor, es trágico el hecho de que, mientras la vejez física acusa síntomas indudables —canas, temblores y arrugas— la vejez política es cosa que no advierten quienes la padecen. Sin embargo, la evolución no se detiene y al chocar con las posiciones que rehúsan dejar el camino limpio, surge el conflicto. El genio de los grandes realizadores políticos consiste en acomodarse instantáneamente a las transformaciones del medio en que actúan.

El sindicalismo ha pasado por tres etapas: la de la represión, la de la tolerancia y la del reconocimiento legal. Sería muy largo enumerar detalladamente estos tres períodos. Aceptemos pues que las organizaciones obreras están definitivamente consolidadas y que ya nadie discute el derecho a la agremiación que tienen los trabajadores para la defensa de sus intereses.

Por otra parte, los sindicatos tienen otra función social que cumplir, ya que son los canales institucionalizados a través de los cuales se descargan las tensiones psicológicas y sociales, cuya descarga sería violenta e imprevisible de no existir esos canales legales para expresar su protesta. Estas son interesantes conclusiones obtenidas por los sociólogos. Existe una disciplina que se enseña desde hace pocos años en los Estados Unidos *y* también en nuestro país, que se denomina "Desorganización Social" y que es una rama especializada de la sociología dedicada al estudio de los desajustes, las tensiones, los conflictos y las conductas asocíales.

¿Y qué es un desajuste? Es un desequilibrio, es sacar las cosas de su lugar. El desajuste se produce cuando no hay una correlación entre los valores, roles, etc., que la persona ha socializado y la situación que debe afrontar. Es una confusión de valores.

Las tensiones son estados potenciales de conflicto que se producen cuando las aspiraciones no coinciden con los logros. Son situaciones tensas, como las atmósferas cargadas.

El conflicto surge cuando hay dos aspiraciones para lograr la misma cosa; es una interacción antagónica que surge por una

idéntica aspiración de personas o grupos distintos para lograr un mismo objeto o situación social.

Así pues, cuando se acumulan las tensiones psicológicas y sociales, cuando las atmósferas están cargadas por desajustes de diversa naturaleza, los sindicatos sirven de canal para descargar estas tensiones y hacerles perder su virulencia.

Recapitulando, la cuestión social se inicia allá por el siglo XVIII, principalmente como producto de la revolución industrial y de la explotación del hombre por el hombre. Así los trabajadores comenzaron a organizarse en asociaciones profesionales para oponer una fuerza que contrabalanceara el poder del capitalismo liberal.

Hoy día ya tenemos organizados a los trabajadores, el capitalismo se ha ido adaptando a las circunstancias histórico-sociales, y patrones y obreros se sientan alrededor de la misma mesa para dialogar; el obrero sabe que si se hunde la empresa se queda sin trabajo, y el patrón sabe que no puede explotar al obrero, porque el Estado controla estas relaciones. ¿Significa esto que la cuestión social ha terminado?

No, en absoluto. La cuestión social no se puede identificar con el problema obrero industrial; la cuestión social subsiste hoy día, en nuestro mundo de la era atómica y de la era espacial. En rigor, la cuestión social moderna nunca fue solamente cuestión obrera, sino que trasciende el ámbito económico-social, apuntando cada vez más a la esfera de lo espiritual y cultural. La cuestión social en sus implicaciones económico-social-espiritual-culturales, representa la esencia y la síntesis de todos los problemas de la época.

Y aún más: con la segunda guerra mundial, durante la postguerra actual, la cuestión social entra en una nueva etapa. Esta vez experimenta una extensión mundial. Pueblos enteros de Asia, Africa y Latinoamérica se encuentran en estado de continua agitación, y en pleno movimiento revolucionario. Los conflictos "localizados" con características de guerras revolucionarias se dan aquí y allá, y una vez sofocados vuelven a estallar en otra parte.

Es que existen dos fuerzas impulsoras y dinámicas que se encuentran en acción: por un lado el comunismo, y por el otro el anhelo de una vida mejor de millones de seres de pueblos económicamente rezagados.

La amenaza consiste en que estas dos fuerzas impulsoras puedan fundirse en una sola para darle el golpe de muerte a la

cultura occidental. Así la cuestión social, en su dimensión mundial, se transforma en otra cuestión, que es la siguiente: ¿En qué medida el comunismo puede conseguir sus objetivos?".[1]

Hoy día los adelantos tecnológicos y la rapidez de los diversos medios de comunicación han logrado poner en contacto a los pueblos acortando enormemente las distancias Recuérdese cuánto tardaba una noticia en llegar de Europa a Buenos Aires hace cien años y compárese con las noticias que nos llegan hoy al minuto de los más alejados lugares de la tierra y nos mantienen al tanto de lo que ocurre en todo el mundo.

Así, los pueblos económicamente atrasados están al tanto de los adelantos o del mejor standard de vida de los pueblos de los países industrializados, y entonces a cada momento a través de los diarios, las revistas, las películas cinematográficas y la TV pueden comparar ambas situaciones. Esto ha dado lugar a que los sociólogos hayan creado un concepto que hoy es aceptado por toda la teoría económica, y que se denomina "efecto de demostración". Este consiste en que la conducta del consumidor no sólo está regulada por el nivel de su ingreso, sino también por la diferencia que hay entre ese nivel de ingreso de su persona y el nivel de consumo de los otros con los cuales tiene contacto. Lündber dice que la pobreza no se define en términos absolutos de artículos y servicios consumidos, sino en términos de los abismos existentes entre las apetencias (y las necesidades de todo género) y la capacidad de satisfacerlas. En resumen, es un estado de mentalidad y no de estómago.

Para traer un ejemplo simple del efecto de demostración, sólo nos bastaría observar las antenas de TV que pululan en cualquier "villa miseria".

Esto, en el plano de las relaciones internacionales, provoca muchas frustraciones. Por este motivo, por el adelanto de las comunicaciones y por este "efecto de demostración", los pueblos atrasados económicamente están inquietos y aspiran a un mejor nivel de vida, a una distribución más equitativa de la riqueza nacional, del ingreso nacional, y aspiran también a reformas sustanciales de las estructuras políticas, sociales *y* económicas. En el caso de Latinoamérica estos conceptos han sido afirmados por el propio presidente Kennedy, que aconsejaba a los dirigentes latinoamericanos realizar reformas. Las encíclicas sociales de la

[1] J. MESSNER, *"La Cuestión Social*

Iglesia, sobre todo las últimas de Juan XXIII, la "Mater et Magistra", y la "Pacem in Terris", también encaran el problema.

Estos pueblos atrasados económicamente de América Latina, Africa y Asia, constituyen el mundo de los países subdesarrollados, que aspiran a mejorar su nivel de vida, y esperan lograrlo a través de algo que está muy de moda, que es el "desarrollo económico-social".

Hay otro aspecto mundial de la cuestión social, que es el que resultará del crecimiento de la población mundial en las próximas generaciones. Y este tema en cierta forma está relacionado con el mar, como ya lo veremos más adelante.

Se ha calculado en 250 millones de habitantes, la población mundial a comienzos de la era cristiana y recién en el siglo XVI esta cantidad llegó a duplicarse. Este lento crecimiento contrasta con las proyecciones que ha tomado el aumento de la población del mundo en los últimos años.

Según un cálculo realizado por el *Population Reference Bureau* de Washington, con datos de las Naciones Unidas, se ha estimado la población mundial a mediados de 1964 en 3.283 millones, cifra que habrá de incrementarse en 1.000 millones para el año 1980. Por otra parte, se estima que ese aumento esperado entre 1964 y 1980, tendrá en América Latina su proporción más grande: el 58 %. Es decir que en 1980 la población latinoamericana superará a las de los Estados Unidos y Canadá, reunidas.

Expresa también dicho informe que no hay datos precisos sobre la población de la China comunista, pero el último cálculo nos dice 690 millones de habitantes, cantidad que aumentará en 150 millones para 1980. La segunda nación en población es la India, que en 1964 tenía 468 millones, con un aumento de 10 millones anuales. Después de China e India siguen: la Unión Soviética, con 229 millones; EE. UU., con 192 millones; Indonesia, con 102 millones; Pakistán, con 101 millones; Japón, con 97 millones; Brasil, con 80 millones; Alemania Occidental, con 56 millones y el Reino Unido, con 54 millones.

Más del 56 % de la población del mundo vive en Asia; otro 16 % en América Latina y en Africa, y el 28 % en Europa, EE. UU., Canadá, Oceanía y la Unión Soviética. Actualmente, la población mundial está creciendo a una tasa mayor del 2 % anual, lo que significa que en sólo 35 años se habrá duplicado. De todas las regiones del mundo la mayor tasa de crecimiento la tiene

la América Latina, con el 2,6 % anual. Asia y Africa también tienen tasas muy altas.

Estas últimas tres regiones, que tienen los mayores coeficientes de crecimiento anual de población, son las que se encuentran en peores condiciones económicas y conforman el mundo de los países subdesarrollados. Forman el grupo de los 75, que en la Conferencia de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas, realizada en Ginebra en 1964, se enfrentó a los países altamente industrializados; con ello se quebró el esquema bipolar del mundo, de la paz por el terror atómico, ya que las líneas no pasaron ni por Washington ni por Moscú, sino que la división fue entre países subdesarrollados y países desarrollados.

Como decíamos, estas regiones de gran crecimiento demográfico, de verdadera explosión demográfica, son las que se encuentran en peores condiciones económicas, por lo que puede preverse que el futuro será cada vez más dramático y más crítico si no se consigue mejorar la situación socio-económica de los dos tercios de la población mundial, que constituyen el mundo subdesarrollado.

Este incremento tan notable de la población mundial no se debe tan sólo al aumento de la natalidad, sino también a la disminución de la mortalidad, ya que el adelanto de la ciencia permite a diario ir controlando las enfermedades que antes causaban estragos.

La duración media de la vida ha ido aumentando. Así lo hacen notar Ogburn y Nimkoff[2] que nos dicen que en los Estados Unidos ha variado así: en 1776, 35 años; 1900, 47; 1920, 59; 1945, 65; 1960, 70 años. Esto significa también que hay mayor cantidad de población pasiva.

En tiempos pasados, existieron factores de equilibrio demográfico, tales como las "hambres colectivas", las epidemias y las guerras. Pero la técnica moderna, con el adelanto logrado en la última centuria, ha hecho que este equilibrio de la población mundial desapareciera. Por eso el sociólogo francés G. Bouthoul, en su libro *Salvar la Guerra*, sostiene que la guerra cumplía una función de equilibrio demográfico que hoy no se puede realizar sino por el control de la natalidad.

Esto da origen a uno de los problemas que más preocupa a

[3] *Sociología,* Edición Aguilar, Madrid 1961.

los estadistas y estudiosos, que es prever la posibilidad de alimento para este aumento de la población del mundo.

Hasta ahora la producción mundial de alimentos ha crecido con la población, ya que en 1960 el crecimiento de esta producción osciló entre el 2 y el 3 por ciento. De manera que no podemos ser tan pesimistas como para suponer que ha de cumplirse la ley de Malthus.

"A partir del año 1948 en que la F. A. O. registra anualmente la cantidad de hectáreas cultivadas en el mundo, se verifica que mientras éstas, en el período 1948-60 aumentan un 16 %, la población en el mismo período aumenta el 28 %, diferencia que se acentuará en forma más pronunciada en estos últimos años."

"En el Congreso Mundial de la Alimentación, llevado a cabo en Roma en el año 1958, relacionando este crecimiento de la población mundial con los déficits de producción, se estimó que la solución del problema de la alimentación del mundo se hallará en la adecuada explotación de los grandes recursos del mar.. ."

"Desde que el hombre habita la tierra ha vivido, es decir, se ha alimentado, vestido y creado grandes civilizaciones con los recursos de la tierra, cuya riqueza natural se está perdiendo en grandes extensiones, a medida que se intensifica su producción."

"Puede asegurarse que dentro de algunas décadas, con los continuos progresos de la física, la química, la mecánica y otras ciencias aplicadas al mejor aprovechamiento del suelo, se acelerarán estos procesos de pérdida de su fertilidad."

"A pesar que los productos del mar constituyen la fuente más económica, y de más fácil obtención de las proteínas animales, hay que hacer resaltar que el 99 % de las substancias alimenticias del mundo se originan en tierra firme, y que apenas el 1 % es de origen marino."

"El hombre en el futuro se verá obligado, como ya se manifestó, a recurrir a intensificar el estudio y explotación de los recursos oceánicos, que hasta la fecha han sido poco aprovechados." [3]

Este aspecto de la explotación del mar, que tiene íntima relación con el problema de la explosión demográfica, junto a

[3] CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES. Serie *Evaluación de los Recursos Naturales de la Argentina.* Primera Etapa. Tomo VII, Volumen I, 1963.

otro problema que también toca a la "cuestión social", que es el del desarrollo económico-social, nos lleva finalmente, para terminar, a formularnos la siguiente pregunta: dentro de cincuenta años, al ritmo a que marcha el mundo, ¿hasta qué punto, hasta qué limite, un país podrá mantener inexplotadas enormes riquezas naturales, mientras la mayor parte de la humanidad se muere de hambre?

Martín Jacobo Thompson
Capitán de Puerto del primer gobierno patrio

Por Eduardo H. Pinasco

Nació en Buenos Aires en 1777. Estudió en el Colegio de Nobles de Londres; luego pasó a la Escuela de Marina. De vuelta en Buenos Aires tomó parte en las Invasiones Inglesas, apresando en 1807 dos bergantines británicos, el "Principe Jorge" y el "Dos Hermanos". Más tarde se vinculó con los hombres de Mayo. Al celebrarse el Cabildo Abierto del 22, fue invitado a participar en su condición de Capitán del Puerto, votando por la causa de los patriotas.

Había sido designado para ese cargo durante el Virreinato para ocupar la vacante ocasionada por la muerte de Pablo Zizur, el 8 de enero de 1809. El primer gobierno patrio lo confirmó en el cargo, desempeñándose en él diligentemente.

El 22 de junio por la noche está en el muelle; espera al sargento mayor de Húsares Juan Ramón Balcarce, quien llega al mando de un escuadrón de su regimiento, escoltando el coche en el que viajan el virrey Cisneros y los oidores de la Audiencia, que por orden de la Junta debían embarcarse en el cúter inglés "Dart", en calidad de deportados, para ser llevados sin escalas hasta la Gran Canaria.

Una de las primeras disposiciones que toma el gobierno, y que él debe hacer cumplir, es "la conducente a impedir el con-

trabando y remover las ocasiones más frecuentes de hacerlo". El 1° de agosto el gobierno le comunica que debe vigilar a los lancheros que transportan piedra para el empedrado de las calles, a fin de que no las utilizaran para lastre de sus embarcaciones. También debe velar en la reparación del muelle destrozado como consecuencia del temporal acaecido en el mes de mayo.

El 28 de setiembre, la Junta le comunica que para acordar permisos para la construcción de barcos ha de exigir que puedan llevar, por lo menos, dos cañones en la proa, reconociendo los planos el Maestro Mayor, y debiendo estar aprobados por el Capitán de Puerto. También debe cuidar que los viajes de las lanchas desde Barracas a Balizas se cobren de acuerdo a las tarifas establecidas. Y a fines de ese año asiste al armamento de la primera escuadrilla patriota que organiza Gurruchaga, integrada por la goleta "Invencible", la balandra "Americana" y el bergantín "25 de Mayo", que verá partir alborozado, el 16 de febrero, rumbo al Paraná.

En 1811, Thompson propone a la Junta la reparación del Canal del Riachuelo y "cortar las causas que motivaron su destrucción", proyecto aprobado el 26 de enero, con orden de su inmediata realización. Al año siguiente, por resolución del 24 de marzo se permite la exportación de trigo y harina, agregando a esto, el 26 de junio, la supresión del derecho extraordinario a la exportación de esos productos. También se dictan disposiciones para precaver y exterminar el contrabando. Y para fomentar la inmigración que en los pueblos, dice, "son el principio de la industria y el fundamento de la felicidad de los Estados", se ofrece prestar a los individuos y sus familias todo el apoyo posible, y a los extranjeros que se dediquen al cultivo del campo, la tierra suficiente para el propio bienestar. También se dicta un decreto acordando no ser más necesario a los extranjeros consignar sus cargamentos a comerciantes nacionales.

El 23 de marzo de 1813 se dicta un decreto con respecto a la embarcación en puerto y navegación, con orden de estricto cumplimiento. Entre otras medidas, se establecía que todos los botes con mercaderías surtos tanto en balizas como fuera del Banco, debían estar al costado de sus buques media hora antes de ponerse el sol; que sin permiso expreso del Capitán de Puerto ninguna embarcación podía navegar de noche; y que era obligatorio que los tripulantes durmieran a bordo de sus respectivos navios.

En 1814, el Director Supremo D. Gervasio Posadas promulgó el "Reglamento para las Capitanías de Puerto de las Provincias Unidas del Río de la Plata", cuyo texto no variaba mucho de las ordenanzas de Carlos III, de 1793.

Thompson desempeña cumplidamente sus tareas. Cuando se armaba la escuadra creada por iniciativa de Juan Larrea, acudía asiduamente a la Maestranza, en el Riachuelo, a prestar su colaboración patriótica en el armamento de los catorce barcos de guerra, cuyo comando sería confiado al marino irlandés D. Guillermo Brown, que luego fue nuestro máximo héroe naval.

El 24 de febrero de 1815 se ve obligado a dirigirse al Gobierno solicitando autorización para pagar, con fondos de los derechos de puerto, dos escribientes, con el sueldo de 25 y 30 pesos mensuales, "pues no se encuentra —dice— quien me lleve la pluma por el sueldo de marinero como hasta aquí se ha usado, así por lo escaso del sueldo como por el defectuoso pago en el día".

Después de esto le fue encomendada, en enero de 1816, una importante misión ante el presidente de los Estados Unidos de Norteamérica. Allá permaneció más de dos años, y de regreso, ya enfermo, murió en el viaje el 23 de octubre de 1819, siendo su cadáver arrojado al mar.

El periodismo en las Islas Malvinas

Por ei Teniente 1° Alberto D. H. Scunio

Arnold Toynbee ha escrito que, desde los comienzos del siglo XVIII, Inglaterra se ha erigido en la segunda "Minoría Creadora" de la civilización occidental, procediendo a definir a ésta como la obra del conjunto de personas que, al aportar soluciones concretas a los problemas de la sociedad, permite su progreso espiritual.

Esta afirmación está suficientemente abonada por la circunstancia de que, por aquella fecha, Gran Bretaña ya había terminado la elaboración de un sistema parlamentario de gobierno, llevándolo a su más elevada expresión; así es cómo la calidad de ese sistema le permitió al pueblo inglés erigirse en el maestro de Occidente al poner en evidencia sus bondades.

Todo ello contribuyó siempre en alguna forma a que la centuria siguiente pudiera ser llamada con razón —sobre todo en América— el Siglo de la Libertad, elemento éste que es el primero y más importante requisito espiritual para la vida del hombre.

Sólo la libertad, y en todas sus formas, ha permitido el nacimiento y desarrollo de los valores morales en que se funda la democracia, y es una verdad histórica que el parlamento inglés siempre lo ha entendido así para su pueblo. Es en este sentido

que desde 1700 en adelante ha estimulado el desarrollo de los medios destinados a defenderla, entre ellos —y uno de los más importantes— la libertad de prensa. Esta rige legal y plenamente en Inglaterra desde 1695, lo que unido a la supresión de diversos aranceles dio origen a la aparición del primer gran rotativo que tuvo éxito: el *Daily Courant* en 1702.

Pero la gran época del periodismo británico empezó recién en 1769: en rápida sucesión vieron la luz el *Morning Chronic* (1769) el *Morning Post* (1772), el *Morning Herald* (1780) y en 1785 el *Daily Universal Register,* el cual tres años más tarde cambió su nombre por el que aún conserva: *The Times*.

Este, desde 1820 ha superado a todos los demás, adquiriendo un ascendiente que jamás ha perdido por completo.

La tirada actual de todos los periódicos ingleses está ligeramente por debajo de los 14 millones de ejemplares diarios, lo que pone en evidencia que el pueblo británico lee más periódicos por persona que cualquier otro en el mundo; del mismo modo es también digno de destacarse que la prensa inglesa no está sometida a control estatal alguno y que los diarios de todos los matices pueden publicarse y venderse sin restricción alguna, bien se opongan o no al gobierno en funciones.

Sin embargo, existen ejemplos de prensa inglesa que al ser cotejados con los anteriores causan verdadera sorpresa, como es el caso del periodismo que las autoridades británicas ejercitan en las Islas Malvinas.

En ese pedazo de suelo argentino se edita un periódico mensual de 10 hojas de 16 x 20 cm, impreso a mimeógrafo, al precio de 5 peniques (unos veinte pesos aproximadamente), el cual lleva el nombre de *Monthly Review* y aparece blasonado con el escudo impuesto a esa Colonia. El mismo constituye una manifestación muy especial de un periodismo que por siglos ha hecho gran honor a las libertades inglesas.

La lectura de varios de sus ejemplares que han llegado a nuestras manos permite extraer la conclusión de que la información que esa revista mensual brinda a los malvineros está caracterizada por una total ausencia del encuadre general objetivo que un periódico debería brindar a lectores tan alejados del resto del mundo.

Otro elemento notable es la abundancia de noticias de carácter local, cosa lógica por otra parte, dado lo reducido de la

comunidad isleña. En esta sección se describen bailes, reuniones, accidentes, nacimientos, cuadros meteorológicos, decesos, homenajes, proyectos de las autoridades, nombramientos, visitas de religiosos, arribos y partidas de navios, concursos deportivos, listas de precios de artículos importados, etc.

Pero lo más notable del *Monthly Review* es la forma en que las autoridades inglesas se dirigen a la opinión pública de las Islas al referirse a ciertas inquietudes: Por ejemplo en el N° 68, pág. 19, del 3 de agosto de 1964, podemos leer lo siguiente: "Nosotros, los miembros del Consejo Legislativo de las Islas Falkland, hemos sabido que el Comité Especial de la ONU se propone discutir sobre la suerte de estas Islas en el mes de setiembre. Nos hemos puesto de acuerdo para hacer saber a los miembros de dicho comité que el pueblo de esta Colonia Británica está orgulloso de ser ciudadano de estas Islas, que han sido organizadas por gente del Reino Unido, con el cual mantenemos estrechos lazos. Cualquier asociación con cualquier potencia extranjera sería completamente repugnante *(completely repugnant)* para nosotros. Los miembros de ambos Consejos, Legislativo y Ejecutivo, estamos íntimamente ligados a este estado de cosas y haremos llegar este telegrama a los miembros del Comité Especial. La oficina administradora del Gobierno nos ha pedido que aclaremos que dicho Comité no tiene autoridad para ordenar interferencias en nuestros asuntos, dado que es un cuerpo deliberativo que sólo investiga las aspiraciones de todas las colonias, .. .etc".

En otro ejemplar, el N° 70, de fecha 5 de octubre del mismo año, págs. 1, 2, 3 y 4, se da a publicidad el vuelo realizado el mes anterior por nuestro compatriota Miguel L. Fitzgerald, y luego de la transcripción de la carta que éste entregó al Sr. Jim Shirtcliffe, destinada al Gobernador, (el hecho de haberla publicado constituye la única muestra de objetividad periodística que puede anotarse a su favor), el *Monthly Review* comenta:

"Este vuelo coincidió con el comienzo de las discusiones sobre las Falkland en el Comité Especial de asuntos coloniales de la ONU. El interés que ha despertado en las Islas la investigación de la ONU, unido al arribo de un avión procedente de un país extranjero, que proveyó tema de conversación y especulación, fue aumentado aún más por las transmisiones hechas por una estación de radio argentina y dirigidas a los habitantes de las Islas, para que en ellas se mantenga la calma cuando arriben las fuerzas argentinas de ocupación, dado que las mismas no harán daño alguno al público".

"El Gobierno Argentino ha negado haber tenido conocimiento del vuelo, y rechazado toda responsabilidad por las transmisiones radiales.

"Un viaje desde Río Gallegos a Stanley abarca aproximadamente unas 400 millas, y por lo tanto no se puede llevar a cabo sin una preparación previa y facilidades, como ser pronóstico meteorológico, contacto radial, y detalles seguros sobre las posibilidades de aterrizaje.

"Las autoridades argentinas sometieron a proceso al señor Fitzgerald a su regreso, por haber partido de un aeropuerto argentino hacia un destino que no estaba incluido en su plan de vuelo. El resultado no se conoce.

"Quién sabe si en años venideros no se convertirá Gallegos en punto de partida y llegada para los vuelos a las Falklands y desde ellas.

"En la ONU la reclamación argentina se basa en lo que su delegado llama "ocupación ilegal de las Malvinas (sic) por los británicos" y sostiene que el Gobierno de Buenos Aires heredó las islas de España y éstas fueron atacadas y ocupadas por los ingleses, que expulsaron de ellas a sus legítimos habitantes.

"Gran Bretaña dijo que la ocupación argentina no fue continua ni efectiva y no tuvo base legal. La soberanía británica ha sido establecida por una ocupación efectiva, pacífica y continuada durante más de un siglo y medio. Nosotros somos de origen británico y tenemos una población estable y permanente en su mayor parte. El 80 % de los isleños han nacido en estas islas, y como ya lo han expresado los miembros no oficiales de nuestro Consejo Ejecutivo y Legislativo, no existe el menor deseo de cambiar de estado. Todo lo que deseamos es mantener buenas relaciones con nuestros vecinos.

"Luego de varios discursos y mucho debatir, el Comité de los 24 ha tomado nota de la existencia de una disputa en lo referente a la soberanía de las Falkland y ha recomendado que el Comité Especial invite a los gobiernos del Reino Unido y la Argentina a iniciar negociaciones con vistas a llegar a una solución pacífica, de acuerdo a la Carta de la ONU, a los intereses de los isleños y a las opiniones vertidas durante el debate, e invitó a los litigantes a informar al Comité de los resultados a que se arribe".

"Esto no terminó de gustarnos, y el señor King, jefe de la delegación británica ante el Comité Especial de la ONU, afirmó

lo siguiente: "Dos son los comentarios que mi delegación desea hacer al proyecto de conclusiones y recomendaciones. Mi delegación está sorprendida y apenada al no ver en las recomendaciones ninguna referencia al principio de la autodeterminación o, por lo menos, a los deseos y aspiraciones de la gente de las islas Falkland.



Falkland Islands
MONTHLY REVIEW
PEOPLE & EVENTS : NOTES & RECORDS : SPORT
PUBLISHED FIRST MONDAY OF THE MONTH

PRICE
5d.

Stanley 5th October, 1964. No. 70.

On the 8th September, Stanley residents were surprised to hear the sound of a strange aeroplane. This turned out to be a small Cessna land plane from Gallegos, Argentina. After circling the town, it landed on the race course which was used by F.I.G.A.S. in its early days when operating Austers.

The pilot, Miguel Fitzgerald, alighted, planted the Argentine flag and handed to Jim Shirtcliffe a long letter. The letter read as follows:-

"To the Representative of the occupying English Government, Islas Malvinas:

I, Miguel L. Fitzgerald, Argentine citizen - the only necessary and sufficient title I hold in the completion of a mission which is by the will and decision of 22 million Argentinians, arrive in the Falklands territory in order to communicate the irrevocable determination of those who, as I, are determined to put an end to the third English invasion of the Argentinian territory.

Almost 132 years have expired since the piracy and enslavement of Argentine territory that today I symbolically occupy. The plunder perpetrated by the privateers of the frigate Clio, impressed in those days the nation, young though it was, and throughout the generations a usurpation has been maintained which never was accepted by the Argentinians, by the Latin Americans, and by all those in the world whose task it is to adjust the inalienable rights of each nation today. Today my country, awakened from a long sleep, conscious of her moral and material grandeur, has decided to recuperate her island territory. It is for this reason that I constitute the advance of this patriotic and just ideal that will grow, we do not doubt, like a great avalanche. We, the Argentinians, are resolved not to permit England to continue occupying an archipelago that for geographical, historical, political and just reasons belongs to the Republic of Argentina. I think, as do my fellow countrymen, that in the end, in the sight of the world

Aclarar que el futuro de las Islas debe determinarse de conformidad con los anhelos de sus propios habitantes, habría estado de acuerdo, me parece, con todos los precedentes del subcomité y de los demás órganos del Comité Especial.

"Si no se repara esa omisión, el Comité tendría buenos motivos para arrepentirse de haber creado tal precedente.

"En cuanto a la recomendación para que el Comité Especial invite a los gobiernos de Gran Bretaña y la Argentina a entablar mutuas negociaciones, debo repetir lo que ya dije el 8 y 16 de setiembre, es decir, que mi gobierno no puede contemplar discusiones con el gobierno argentino sobre el tema de la soberanía de las islas Falkland. Las razones en que se funda esa reserva de mi gobierno, ya las expliqué en detalle el 16 de setiembre, y no las repetiré ahora.

"El punto fundamental es que el derecho de los habitantes de las islas Falkland a la autodeterminación no puede ser objeto de negociación. Mi gobierno ansia no menos que ningún otro, mantener y acrecentar relaciones armoniosas y pacíficas entre nosotros y las islas Falkland por una parte, y la Argentina por otra; y estará como ya lo he repetido, siempre dispuesto a conversar con el gobierno argentino con esa finalidad."

"Es importante notar (sigue ahora el *Monthly Review)* el absoluto rechazo de Gran Bretaña a discutir el tema de la soberanía. Sobre ello no caben dudas. Sin embargo, Gran Bretaña está dispuesta a discutir con la Argentina, pero no en lo referente a la soberanía.

"Esperemos que de estas investigaciones sobre los asuntos de esta Colonia surja una solución definitiva. Ello sería beneficioso para las Falkland y para la Argentina".

El comentario del *Monthly Review* finaliza aseverando:

"Puede preverse que el intercambio directo con la Argentina en lugar de hacerlo por la vía del Uruguay, abarataría los costos de las importaciones e incrementaría el tráfico. En 1962 las importaciones desde la Argentina sumaron 23.519 libras y en 1963 22.205 libras, sobre un volumen total de 412.549 y 503.351 libras, respectivamente.

"Nuestras importaciones desde la Argentina exceden a las de todo otro país excepto, naturalmente, Gran Bretaña, al mismo tiempo que nuestras exportaciones a la República son nulas. Es fácil ver pues, que nuestra balanza comercial es totalmente favorable a la Argentina."

En otra parte del mismo ejemplar, pág. 13, se hace referencia a la actividad política existente en las Islas:

"El Partido Nacional Progresista de las Islas Falkland.

"La inauguración del que probablemente será el primer partido político de las Islas Falkland se anunció en setiembre. El mismo fue formado el 24 de julio de 1964 por una comisión provisoria en la que figuraron como presidente el Sr. R. Hills, como vicepresidente W. H. Goss, secretario E. Spencer, tesorero A. Finlayson, y W. P. Hills, J. Rowlands y E. F. Luxton como miembros.

"Se anuncia que esta comisión provisoria, que durará un año en sus funciones, conducirá los asuntos del partido hasta el momento en que se efectúe la Asamblea General de la agrupación, donde se ha de elegir la mesa directiva.

"La plataforma del partido declara que éste tiene como propósito el de servir a la causa del progreso, en todo lo que atañe al pueblo y al país, de la manera más apropiada para asegurar su consecución rápida y fructífera, pensando siempre en los intereses y deseos del pueblo.

"Se han remitido sendas notas a los cuatro miembros por elección del Consejo Legislativo para notificarles la existencia del partido, ofreciéndoles al mismo tiempo toda la cooperación que sea factible prestarles.

"Una carta similar se envió también a la Federación del Trabajo.

"Como toda asociación política, el objetivo del Partido Progresista de las Islas Falkland es la defensa y resguardo de los derechos naturales e inalienables del hombre, entre los cuales está el derecho del pueblo a gobernarse a sí mismo de la manera que elija libremente.

"El Partido considera que en el pasado no ha existido ninguna organización abierta a todos, en la que la gente pudiera exponer sus ideas.

"Asimismo, la agrupación sostiene que estas Islas pertenecen al pueblo, y que lo que éste hace con ellas y en ellas, y la forma en que lo hace, es de su propia incumbencia.

"El pueblo repudia las pretensiones argentinas sobre estas Islas y sostiene que está compuesto por "falklanders" al cien por ciento, que sólo deben obediencia y lealtad a las Falklands.

"Con este espíritu se ha formado el Partido Progresista y con este espíritu piensa seguir adelante".

El mismo número de *Monthly Review* trae en la pág. 5 una poesía de autor anónimo, como todos los temas que trata en sus

páginas, que se intitula "September verse" (versos de setiembre), de la que a continuación damos una traducción lo más exacta posible. Dice así:

En la reunión de las Naciones
indagando nuestro estado colonial
han habido algunas desilusiones
tratando de saber cómo clasificarnos.

Sesionaron con rostros solemnes
y se pusieron a meditar sobre estas Islas
mientras nosotros tratábamos de ayudar en lo que podíamos
y nos esforzábamos por ocultar la sonrisa.

Con el pasar de los años
nuestra causa es firme y sólida
y nadie debe sustentar temores
de que esté mal lo que hemos hecho.

Los argentinos aún reclaman esta tierra
pero estamos aquí y aquí nos quedaremos
tal vez traten de forzarnos la mano
y abriguen la esperanza de que nos vayamos.

Ahora bien, hay un piloto bravo y audaz
que voló a estas hermosas islas
para plantar su bandera y saludar con la mano
y desaparecer en el cielo.

Fitzgerald era el nombre del piloto
su avioncito era tan pequeño
pero llegó aqui lo mismo
asombrando a todo el mundo.

Pero eso sí, si vienen a quitarnos nuestra tierra
o quizás a hacerse los tontos
tal vez se queden y nos den una mano
para construir nuestra pileta de natación.

Alegra tu vida, ¡eh, Ché! (sic)
A los muy cínicos les gusta meditarla
Y escuchar los "ole" de las niñas
mientras sus mujercitas limpian la pileta en la cocina.

Y si ustedes piensan que formamos un círculo exclusivo
fíjense en nuestras representaciones de aficionados
y, dígase como se diga en español,
Fuera de aquí, malditos fanáticos (Begone you darned fanatics).

El 2 de noviembre de 1964 apareció el número 71 de la revista, que en su primera página trae el discurso de bienvenida que el Secretario Colonial pronunció al arribar el nuevo gobernador británico.

Transcribimos tan sólo una parte de él.

"En nombre del gobierno y los habitantes de esta Colonia, bienvenido.

"Estoy seguro de que Ud. será muy feliz aquí al continuar la larga lista de eminentes caballeros cuyos nombres están inscriptos en estos muros, unos muy recordados y otros menos. Algunos han tenido tiempos tranquilos y otros no tanto.

"Pero Ud., señor, ha venido en una hora muy especial, pues el futuro de la colonia es un enigma.

"Este enigma no se basa en el reclamo que de estas Islas hace la Argentina —ya que el Gobierno de su Majestad se ha mostrado firme en ese punto y no hay nada que temer—, sino que consiste en la completa carencia de mano de obra.

"Entre otras cosas hay escuelas que hacer, caminos que construir, se pide una nueva estación de radio y las construcciones edilicias necesitan un impulso urgente... etc."

Este es pues, el periodismo que se hace en las Islas Malvinas.

Un periodismo que como ya dijimos, constituye una manifestación muy especial de lo que los británicos han enseñado al mundo en materia de prensa escrita.

Los ríos indómitos
El enigma del Pilcomayo

Por Zulema P. de Pelliza

Las líneas que siguen no pretenden otra cosa que recordar algunos episodios vividos por un puñado de hombres de la Marina de Guerra argentina que sólo tenían un afán: Servir al país, en el Chaco hostil y misterioso del siglo pasado.

Deseo rendir este modesto homenaje a la Armada Nacional, cuya silenciosa tarea no es suficientemente conocida.

Los verdaderos nombres de los expedicionarios del Chaco no necesitan figurar en estas páginas; viven en el recuerdo de los que conocieron su obra.

Desde niño he sentido la fascinación del mar. Mejor dicho, del agua; también los ríos me subyugaron siempre con su misterio. Y es que nací junto al Paraná y siendo sólo un rapazuelo ya lo cruzaba desafiando sus remolinos, causando la desesperación de mi madre, que sufría cada vez que me veía salir. Porque sabía que mi meta era esa: dominar las aguas y sentirme dueño de aquella inmensidad. No es extraño que el héroe favorito de mi niñez fuera un marino. Mientras mis amigos se entusiasmaban con las aventuras de los personajes de Julio Verne, mi principal goce era leer una y otra vez un libro escrito por el Comodoro Jeff Thomas, en el que contaba hermosas cosas de mi país y especialmente de sus ríos extraños y misteriosos que conocía palmo a palmo, ya que fue uno de los primeros en recorrerlos, después que Urquiza decretó la libre navegación en la Confederación Argentina.

¡Cómo envidiaba al hijo del Comodoro, Juan, que sólo tenía doce años y ya lo acompañaba en sus exploraciones !

Yo había perdido a mi padre siendo pequeño y de él tenía un vago recuerdo de haberlo visto de uniforme, pero murió demasiado joven para poder cumplir alguna hazaña notoria de la que pudiera sentirme orgulloso; por eso volqué toda mi admi-

ración en aquel hombre desconocido, tan enamorado de estas tierras que no vacila en confiar la educación de su propio hijo a un colegio que recién había inaugurado Urquiza en Concepción del Uruguay. También el adolescente queda preso del encanto de la tierra argentina y cuando el Comodoro, ya cumplida su misión, vuelve a su patria del Norte, Juan decide quedarse. Tiene amigos del alma, y también una novia... Ha terminado sus estudios; es un argentino más. Quiere ser marino y continuar la obra de su padre.

El Comodoro le dice: "Queda aún mucho por hacer en los ríos argentinos". "Lo sé", contesta el jovencito. "Trataré de remontar esos ríos, que estoy seguro, alguna vez se ha de demostrar que pueden ser útiles para nobles fines".

"¡Qué Dios te acompañe en tus empresas!", fue la bendición paternal antes de partir.

Juan no olvida la promesa hecha a su padre. Años después, se lleva a cabo la conquista del Chaco. En esa época se asentaron una serie de fortines a lo largo del río Bermejo hasta su confluencia con el Teuco. Tropas del Ejército recorrían la parte oriental del Chaco entre el Bermejo y el Pilcomayo, tratando de someter a los indios.

Fue entonces cuando el gobierno argentino pensó en Juan. Nadie mejor que el hijo del inolvidable explorador americano, para tratar de demostrar la navegabilidad del río Bermejo y contribuir a la obra civilizadora emprendida.

Es aquí donde en realidad comienza mi propia historia, y el nacimiento de una amistad que iba a hacerse indestructible.

Lo veo todo como si fuera hoy: El salón donde el ministro de Marina recibe a Juan, para entonces teniente de navío, se me antoja un lugar de encantamiento. Me siento importante; soy condiscípulo y amigo de Nelson, uno de los hijos de Juan, que comparte mi entusiasmo. En nuestras manos tiemblan los flamantes diplomas de guardiamarina.... Mis sueños de niño se han convertido en realidad. Mi compañero de estudios es nada menos que el nieto del Comodoro Thomas, el héroe de mi infancia, y quien despertó mis ansias de lejanía.

¡No hemos cumplido aún 18 años! En nuestras mentes de adolescentes surge el misterio del río, rodeado de peligros y aventuras. Ya nos parece estar en la selva chaqueña, luchando con los indios. ¡Qué lindo nombre tiene el río! ¡Bermejo! Dicen que

es rojo como una llamarada. Así, sin tener tiempo para pensarlo mucho, queda todo listo para la expedición.

Confieso que me desilusiona un poco ver el barco que ha de llevarnos. Se halla en el Riachuelo y es de ruedas laterales. No me parece muy apropiado, pero es lo único con que cuenta la Nación para la empresa. Confío mis dudas a Nelson:

—¿No creías que era mejor?

Me mira con esos ojos intensamente azules, que a veces parecen despedir centellas.

—¿Qué? ¿Me quieres fulminar por lo que he dicho? ¿Te he ofendido?

Ríe de buena gana.

—Mira —me dice— podrá ser poco elegante, pero tiene buena máquina y eso es lo que importa.

—¡Ah! —respondo, también sonriendo— igual que algunos seres con cara fea y corazón de oro, ¿verdad?

Nos embarcamos un 25 de junio. Al principio todo marcha bien. El paisaje ribereño es hermoso y nos subyuga. Remontamos luego el Bermejo sin dificultades serias hasta la confluencia con el Teuco. Varamos varias veces en bancos de arena, pero en ningún momento considera nuestro Jefe que éstos constituyan peligros efectivos.

Son las toscas en vueltas rápidas y los raigones aislados, viejos, desgajados, enterrados en el mismo canal, los verdaderos obstáculos para la navegación. Esos árboles acerados son arietes formidables y creo que no hay casco de vapor que no se rinda ante un golpe directo de ellos. Empiezo a conocer el Bermejo, y también al capitán de la expedición. Tiene un ojo marinero excepcional ; gracias a la experiencia adquirida en las navegaciones con su padre conoce esos peligros, que en la mayoría de los casos son denunciados por pequeños movimientos en las aguas, visibles según el estado atmosférico, la posición del sol o las sombras proyectadas por las barrancas.

Nelson y yo gustamos las primeras emociones en nuestra vida marinera y aprendemos así más que en todos los libros que habíamos leído. No gozamos de ningún privilegio. Para Nelson su padre es el capitán, y yo también lo considero como mi superior y nada más. La tripulación se compone, además, del teniente Ramos; un baqueano, don Braulio, dicharachero y muy amigo de darnos conciertos de acordeón; el maquinista Soto, el farmacéu-

tico Pasman y 18 hombres de proa, entusiastas por compartir la tarea de su jefe.

De noche nos reunimos en cubierta bajo la luz de las estrellas, silenciosos y alertas. Sabemos que merodean los indios, y eso mantiene nuestros nervios en tensión. Don Braulio debe guardar su inspiración para la hora del almuerzo, cuando podemos divisar con claridad lo que nos rodea. La ceremonia de arriar la bandera nos resulta siempre emocionante. Ese paño azul y blanco representa todo lo que amamos, y es extraordinaria la veneración que adivino en los ojos clarísimos del capitán. Comprendo, por qué a pesar de ser nacido en tierras extrañas, se le considera un hijo predilecto de esta Argentina que él adoptó como su nueva patria.

En una mañana luminosa, nos aprestamos a compartir el frugal "rancho", Nelson y yo, acodados en la borda, observamos el río y los árboles colgantes de las barrancas, culpables de las averías de los candeleros de barandilla. También se han roto algunas palas de las ruedas y debemos permanecer detenidos hasta terminar las reparaciones. Es que el buque se hace a veces ingobernable y sólo la pericia del comandante evita mayores peligros. Nelson me hace notar movimientos extraños en los pastizales de la costa.

"¿Serán indios?", le digo en voz baja, al mismo tiempo que hago ademán de empuñar el arma. Vemos continuamente columnas de humo a la distancia, pero hasta el momento no nos han atacado.

"¡Mira! ¡Apareció el intruso!"; me contesta entusiasmado.

Allí, frente a nosotros, se recorta la silueta de un magnífico puma, a quien no parece importarle mucho nuestra presencia. Majestuoso y sereno, baja la barranca y se apresta a cruzar el río. No puedo resistir a la tentación y apuntando con cuidado, consigo herirlo mortalmente. Me saco la ropa en un santiamén y al segundo estoy junto a la fiera que no puede oponer resistencia. Todos han acudido a cubierta atraídos por la detonación; yo me siento un tanto orgulloso de que sean testigos de lo que considero mi primera hazaña... Cuando subo a bordo, ayudado por mis compañeros que consiguen izarme con mi pesada carga, en lugar de aplausos sólo veo reprobación en los ojos del comandante. ¡He cometido mi primera imprudencia! El ruido atraerá a los indios. El comandante tiene razón. Pero el puma está allí, y don Braulio que sabe hacer de todo un poco, dice que lo va a

"cuerear" así mi madre podrá tener una linda alfombra. Esa misma tarde la piel del puma está estaqueada y yo me siento de nuevo contento.

¡Poco me dura la alegría! Hallándome de guardia, tengo la impresión de que me observan desde lejos. Con dolor, comprendo que mi tontería va a poner en peligro a todos los miembros de la expedición. Los salvajes, tranquilos hasta ese momento, se han inquietado con el disparo de mi carabina. Detrás de las malezas de la costa, aparecen rostros que se me antojan horripilantes. ¡No he cumplido 18 años, y francamente, aunque he estado deseando enfrentarme con ellos, siento que el corazón me bate el pecho como cuando los soldados hacen resonar el tambor!... ¡Maldito puma que me hizo cometer semejante error! ¡Y ahora, que no podemos movernos hasta reparar nuestras averías!...

Inmediatamente doy la voz de alarma... Todos se reúnen en cubierta. El comandante ordena quedar a la expectativa, sin disparar un solo tiro.

"Tenemos bastantes chucherías a bordo como para tratar de conquistarlos" —nos dice—. "Conozco bien a esta gente. Veremos de atraerlos por las buenas".

Ahora se han reunido un grupo de 500 salvajes que nos miran con hostilidad... Juan ordena bajar un bote, y él es el primero en embarcarse.

"Dos voluntarios", — pide.

Más tarda en pronunciar esas palabras que todos nosotros en precipitarnos hacia él...

"Yo he sido el culpable de la situación", —digo—. "Permítame acompañarlo".

"Muy bien" —contesta secamente—. "Elija a un compañero".

Nelson ya está a mi lado antes que yo pronuncie su nombre.

Llevamos algunos collares e infinidad de piedras de colores; también tabaco y fósforos y una galera de felpa muy paqueta y muy cómica. Indudablemente el comandante conoce bien el problema.

Pienso que, mirados de cerca, estos seres son capaces de dar miedo al mismo diablo. ¡Recuerdo las historias de indios que he leído de niño, los malones, las flechas incendiarias, los sacrificios humanos! ¡Y ahora, yo estoy mezclado en una historia parecida!

"Observen la expresión de esas caras al ver los regalos", dice el capitán.

Efectivamente, es digno de verse el cambio que se opera en los amenazantes rostros cuando descubren el tesoro que llevamos y en especial el tabaco. En ese momento se olvidan de considerarnos enemigos y gesticulan alborozados. Miran mucho a Nelson, y yo le digo en voz baja:

"Te han echado el ojo". "Creo que les impresiona tu blancura" ...

No tardan en rodearlo, y tanto el padre como yo, esperamos anhelantes... Juan conoce algunas palabras del dialecto indio. Comprende que consideran a su hijo como a un "Joven Dios Blanco" ... Es que los cabellos rubios de Nelson, la blancura de su tez que el fuerte sol no ha logrado tostar, y los ojos intensamente azules, impresionan a los salvajes que parecen subyugados ante ese ser tan diferente. Algunas indias con sus pequeños también se acercan a nuestro grupo. Todos quieren observar a Nelson. El me mira entre asustado y divertido... Se hace presente entonces el Gran Cacique. Da una orden y los demás se alejan sumisos. Por señas y algunas palabras nos hace comprender lo que quiere: ha descubierto la galera que el Comandante muy sabiamente ha incluido entre los regalos. Cuando Juan se la entrega, él ceremoniosamente la coloca en su cabeza y sonríe complacido, mostrando su dentadura blanca y regular. Suspiramos aliviados; ya nos considera sus amigos.

"Parece que nuestra aventura termina bien", —le digo a Nelson— pero entonces el Cacique se le acerca, y tomando su mano, lo obliga a seguirlo. Comenzamos a alarmarnos, pero Nelson está dispuesto a obedecerle para no complicar las cosas. Juan no entiende bien las palabras del indio. Al fin todo se aclara: El joven "Dios Blanco" debe permitir que se le haga un tatuaje especial en el brazo, como recuerdo de ese pacto amistoso...

Nos vemos obligados a seguirlo hasta la ranchería. El "hüete" o vivienda del mataco, está construido con ramas, revestidas con hojas y pajas.

Parecen conos truncados, con una estrecha abertura que sirve de entrada; por todos lados penetra el frío y por supuesto el agua cuando llueve. Es entonces cuando todos se reúnen alrededor de una hoguera, formando grupos apretados, en esa atmósfera asfixiante donde hombres, mujeres, niños y animales hacen lecho común. A veces, los indios se producen quemaduras, y los incendios son frecuentes; pero los matacos son nómades y en repetidas ocasiones cambian sus rancheríos, siendo las pobres indias

las encargadas de llevar todos los cacharros y demás enseres... Muchas llevan hasta dos criaturas en los "yicos", especie de saco que cargan sobre sus espaldas y en repetidas ocasiones, el marido que no se apiada de su compañera, le echa encima hasta su perro favorito, para que el animal no se canse demasiado en la larga peregrinación. La condición de esas infelices, una vez casadas, es deplorable. El matrimonio las condena a una vida y trato brutal. Algunas adolescentes podrían llamarse agraciadas, pero alrededor de los veinte años, su rostro es macilento y surcado de arrugas, con el cuerpo marcado por cicatrices que sus bárbaros esposos les producen durante los excesos de alguna orgía de la tribu... El espectáculo de esas "jóvenes viejas" será inolvidable para mí, porque tiemblo de angustia al verlas tan desamparadas.

En cuanto llegamos al lugar señalado, el Brujo se alista para la ceremonia. Con gran entereza, Nelson se apresta a sufrir para no complicar la situación. El Comandante y yo somos impotentes testigos del bárbaro tatuaje. La piel blanca es lacerada, y poco después hondos surcos azules la dejan marcada para siempre... Pero el éxito de la expedición ha quedado asegurado y podremos continuar nuestro viaje sin que los salvajes nos molesten por un tiempo. Antes de regresar, nos convidan con "maá" como llaman a la aloja; tenemos que disimular nuestro asco, porque ya conocemos su elaboración. Es repugnante pensar que trituran en la boca el fruto del algarrobo y el chañar y luego arrojan el producto a una gran vasija de barro, que contiene cierta cantidad de agua. Luego, la ponen destapada a la puerta de la choza y así el que pasa la utiliza como "salivadera"... Esta bebida exquisita para ellos, entra en fermentación a las 24 o 30 horas y se alcoholiza hasta 20 grados. No sé cómo no nos enfermamos al tragar esa inmundicia, pero hay que soportarlo todo para no irritar a nuestros "amigos".

Volvemos a la embarcación, donde nos esperan expectantes; han estado atentos a la señal del Jefe para entrar en acción en caso de ataque. Ahora reímos con alivio. Nelson muestra el collar de huesos de animales con que lo ha obsequiado el Gran Cacique. ¡ Todos tenemos que taparnos las narices, porque en la vida hemos sentido nuestro olfato herido por un olor tan nauseabundo! Sin embargo, Nelson decide guardarlo. Al fin y al cabo le servirá para recordar esos momentos angustiosos que ha pasado. Después me confiesa que por más que lo ha frotado con jabón y cepillo no ha conseguido despojarlo del irritante perfume...

Un vez reparadas las averías, continuamos el viaje. En lucha constante con el río indomable, llegamos hasta el paralelo de Rivadavia. Soy el oficial encargado de tirar el escandallo. Mi voz resuena monótona:

"Cuatro pies y medio". .. Luego:

"Cuatro y una cuarta". La profundidad va disminuyendo. El Comandante ordena un viraje a estribor. Continúo sondando:

"Cuatro y medio otra vez"... "Cinco pies"...

El Jefe está sorprendido:

"El lecho crece", dice pensativo. "Eso significa que el braza norte es más hondo"...

"Seis pies", "¡Siete pies, señor!"

Juan pide su cuaderno de bitácora. Febrilmente anota el sorprendente descubrimiento. Ha comprobado que el brazo sur, antes caudaloso, está ahora casi seco, mientras el brazo norte es el más profundo. Nelson exclama entonces:

"Este curso no es el que siguieron otros exploradores, ni tampoco el que siguió el abuelo, ¿verdad?"

"Así es", contesta su padre. "Hemos estado a punto de varar; este río traicionero se niega a ser explorado. ¡Hace diez años seguía un curso completamente distinto!

Todos estamos perplejos. El Comandante acaba de descubrir el misterio del indómito río...

Dirigiéndose a mí, Juan ordena:

"¡A virar sobre babor! Debemos emprender el regreso para evitar riesgos".

Es al bajar cuando experimentamos los mayores peligros en nuestra navegación. No falta uno que otro encontrón con la barranca, en vuelta cerrada, donde se combina la corriente con toscas a flor de agua y masas de raigones estratégicamente ubicados; las ruedas de patente se portan bastante bien, aunque más de una vez llegan a torcerse las barras de excéntricas, que son enderezadas en la fragua de a bordo.

Empiezo a encariñarme con el barco, y envidio las condiciones de visión y rápida percepción de los detalles que tiene el Comandante. Cuando ya parece que va a suceder una catástrofe, él salva la situación en forma sorprendente. Es una lucha implacable y todos nos sentimos aliviados cuando anclamos en el puerto de Corrientes.

Juan comienza a redactar su informe, y retoca el croquis del

plano que ha levantado de todo el recorrido. Nos reúne para explicarnos que ha comprobado que el Bermejo puede ser vencido, empleando diferentes tipos de buques, y ajustándose a los menores calados en las épocas de bajante.

"Hemos recorrido 600 millas por su cauce, y creo que el problema se acerca a su solución". "Lo principal", nos dice, "es organizar trabajos de limpieza, extraer raigones, desmontar bosques". Luego de una pausa, exclama:

"¡Para domar este río, hay que canalizar varias partes!" "Pero eso lo verán nuestros descendientes. ¡Quizás nuestra tarea es la más ingrata, pero la terminaremos sin desmayar!"

¡Este hombre, joven aún, de mirada leal y porte imponente, me ha dado siempre una sensación tal de seguridad, que lo hubiera seguido hasta el fin del mundo! En ese momento me doy cuenta que ya no me separaré más de él, y que continuaré bajo su mando en cualquier empresa que quiera organizar...

Poco dura nuestra tranquilidad. Cuando ya nos aprestamos a bajar a tierra, llega un telegrama urgente del jefe de una de las guarniciones que bordean el Bermejo. ¡Un angustioso pedido de socorro! Son palabras trágicas:

"El río crece en forma alarmante. Marche noche y día. Si no llega auxilio perecerán guarniciones ahogadas o de hambre..."

¡Es una tarde de enero, habíamos partido de Buenos Aires en pleno junio! Ha comenzado el "tiempo del algarrobo" como llaman los indios a la época de creciente. Miro al maltrecho buque con más simpatía que cuando lo vi por primera vez en el Riachuelo. ¡Se ha portado el vaporcito! Y ahora me siento orgulloso de tripularlo. Nelson tenía razón: Buena máquina es lo esencial... ¡Y qué Comandante!, pienso yo... Lo demuestra una vez más ante ese pedido de auxilio. No vacila en tomar una determinación.

"Oficiales y tripulantes", exclama. "El buque está averiado, la tripulación exhausta, ¡pero levaremos anclas en el acto! "Guardiamarina Zubiaga", me dice. "¡Dé orden de que no apaguen la caldera, que nadie baje a tierra, y a prepararse para abandonar inmediatamente el fondeadero!"

Luego le oigo decir para sí "¡Dios mío! ¡Se ha desbordado el Bermejo! ¡Qué río indomable y traicionero!...

Me apresuro a cumplir sus órdenes. En pocos minutos el "Chaqueño" está listo para zarpar. Pienso que me he equivocado;

aún no conozco el Bermejo, pero comienzo a temerle como a un enemigo implacable.

El sol se está poniendo y las aguas adquieren un tono rojizo; pero ya ha oscurecido cuando llegamos a la boca infernal del río. Sus aguas se derraman enloquecidas sobre las del Paraguay. ¡La inundación ha comenzado hace horas!... ¡La impetuosa corriente desmorona las barrancas, descuaja árboles, arrastra troncos, y todo, como un torbellino, parece venirse sobre el indefenso vapor, que el afán y el entusiasmo de su comandante convierten en un verdadero titán... Son ocho millas de fuerzas que buscan salida y todo lo arrastran a su paso!...

La leña que se utiliza en los hornos no da suficiente presión a la caldera, pero el Comandante ha jurado que salvará a sus compañeros de armas o perecerá con su buque, y todos estamos con él. Es necesario volver a Corrientes en busca de carbón. Y cumplida la tarea, vamos de nuevo a enfrentar al Bermejo. El Comandante debe aprovechar los grandes remansos que la furiosa corriente deja a sus costados, para poder avanzar. Es plena noche y las sombras de las altas barrancas que se proyectan sobre el río, hacen aún más difícil su avance; hasta que ya es imposible continuar. Es forzoso esperar la primera luz del día para volver a presentar batalla al río. Para mí, el Bermejo ya no es un cauce de agua; ha cobrado vida, es un monstruo palpitante y sanguinario. Lo considero un enemigo feroz, y creo que los demás piensan igual que yo.

Vuelta a marchar. El "Chaqueño" jadea como un animal herido. Al producirse una avería, perdemos todo el camino hecho a costa de tanta fatiga, porque la correntada nos lleva aguas abajo. Aunamos nuestro esfuerzo y conseguimos reparar el daño, para continuar la lucha sin descanso. ¡El espectáculo es dantesco!... ¡Se desmoronan las barrancas, y el ruido de los altos árboles al caer, sobrecoge el espíritu!... Recuerdo nuestro encuentro con los indios, y el temor que sentí entonces, pero ahora preferiría enfrentarme con un ejército de ellos, en lugar de estar en medio de este torbellino infernal.

El Comandante no se ha movido de su puesto. Consigo acercarme y le digo a gritos:

"¡Capitán, lleva Ud. varios días sin dormir!"

"Lo importante", me contesta, "es encontrar a esa gente antes de que sea tarde".

Llevamos cuatro días en ese andar sin descanso. Suenan de

vez en cuando las cornetas y silbatos; también disparamos tiros para anunciar nuestra llegada a las guarniciones en peligro... Pero nadie responde... Sólo el estampido inconfundible de truenos lejanos que prometen una tormenta como para aumentar nuestra zozobra.

El vigía anuncia que ha divisado un rancherío. Se presentan a nuestra vista los techos de lo que ha sido una población probablemente evacuada a tiempo. En medio de esa desolación llegan a nuestros oídos los aullidos lastimeros de un perro. ¡Ha quedado allí, abandonado, en la parte más alta de un rancho, único testigo de aquella catástrofe! No podemos dejarlo. Don Braulio, experto en el lazo, consigue traerlo a bordo, y ese es uno de los pocos momentos en que todos sonreimos olvidando nuestros sobresaltos. Desde ese instante "Bravo" se convierte en nuestra mascota, y une sus ladridos a los desesperados llamados de atención del "corneta".

Nelson y yo nos turnamos en las guardias, pero siempre tratamos de estar juntos. Otra noche ha llegado. Ya dudamos del éxito de la humanitaria tarea que el Capitán se ha propuesto cumplir.

"Está empezando a llover", dice Nelson desalentado.

"Sí, y tu padre pasará otra noche en vela; ¡se esfuerza demasiado!"

Pero los dos sabemos que sería inútil tratar de persuadirlo.

El vapor lleva un pequeño farol de estay, única luz en la oscuridad desoladora, aunque de vez en cuando, un relámpago ilumina el escenario, y nos hace pensar en nuestra pequeñez.

¡Y de repente, todos quedamos como petrificados, anhelantes, sin atrevernos a respirar!... Una sola voz resuena en el espacio:

"¡Un clarín, Comandante, un clarín!"...

Es la tripulación en pleno que no ha podido contenerse, y se prepara jubilosa para el rescate de aquel fortín perdido en la selva chaqueña!... El clarín continúa sonando, agudo, lejano... Yo pregunto al Jefe:

"¿Podremos llegar con esta noche cerrada, sin peligro de quedar varados?"

Por única respuesta el Capitán exclama:

"Tengo fe en la Providencia"...

Calculamos la situación del fuerte. Ya se alcanza a ver una

luz a la distancia. Luego algo que parece un trapo que se agita en lo alto de un árbol... Es la bandera del fortín destruido.

Poco después, el Comandante del "Chaqueño" salta a tierra, confundiéndose en un abrazo con el coronel Lejarza, jefe de la guarnición. Ambos hombres no ocultan su emoción. Los ojos están húmedos y los corazones palpitantes. Son 250 soldados con sus familias que ya habían perdido la esperanza. Las aguas lo cubren todo, y sobre una pequeña loma, los componentes de la pequeña población, esperaban la muerte resignados. Del grupo de esa gente, que ahora mira al Comandante como a un enviado del Cielo, se adelanta un hombre, que a pesar de denotar en su físico las penurias pasadas, no puede ocultar su innata distinción. Quiere abrazar al Comandante y expresar su gratitud en nombre de todos. El coronel Lejarza lo presenta:

"Capitán Thomas, quiero que conozca a don Diego de Lara, nuestro maestro y el que nos ha infundido valor en estos días de incertidumbre"... Luego agrega con voz quebrada:

"Nuestro Capellán murió ahogado, en su noble afán de salvar al hijo de uno de mis oficiales"... Hay un instante de respetuoso silencio... Después Don Diego estrecha la mano amiga que se tiende en franco ademán. Sólo atina a decir:

"¡Gracias, señor, gracias!... Pero es suficiente. El tono de su voz lo expresa todo.

Y entonces, aparece ante mi vista lo que en un principio creí era una alucinación de mi mente afiebrada. ¡Una figura de mujer, delicada y deslumbrante al mismo tiempo; en el rostro demacrado, unos ojos de claridad increíble me miran con tanta dulzura, que pienso que sólo para verlos de nuevo me sentiría, capaz de desafiar una y mil veces las desencadenadas furias del Bermejo!... Ella también saluda al Comandante, y en un santiamén estoy junto a mi Jefe, que parece comprender mi ansiedad, y me presenta solemnemente:

"Carmela de Lara, Guardiamarina César Zubiaga".

"¡Carmela! ¡Carmela!, repito sin cesar para mis adentros. Siento la gloria de mis 18 años que bulle en mis venas... Pero no tenemos tiempo para dialogar. El tiempo apremia...

Proa abajo, el "Chaqueño" avanza triunfador, con su preciosa carga humana. Está atestado de soldados, mujeres y niños, pero ahora todos nos sentimos como con alas... La tormenta se ha disipado, y el amanecer es tan claro y luminoso como los

ojos de aquella muchacha que recién conozco pero que ya no podré olvidar.

El refrán: "La casa es chica pero el corazón grande", viene a mi memoria cuando observo la cubierta del vaporcito a la hora del rancho. Los chiquilines juegan con "Bravo", y Nelson debe contarles repetidamente la historia del perro, que ya se ha hecho famoso. Han sido seis días de lucha contra el río, y lo miro con rencor, aunque pienso que esta vez lo hemos vencido. Sin embargo, es irreparable el daño que sus indómitas aguas causan repetidamente a las indefensas tierras chaqueñas, que en otras ocasiones claman por el riego que les es negado... Lo veo correr indiferente, ahora calmado en su furia, pero empeñándose en su obra de destrucción, semejando un mar artificial, cruel y despiadado.

La voz de Carmela interrumpe mis pensamientos:

"¿Piensa Ud. en el regreso a Buenos Aires, oficial?"

La miro, y esos ojos me quitan el habla. Ni los indios, ni el Bermejo enfurecido tuvieron el poder de hacerme enmudecer. Estoy enamorado... Es eso... Lo sé... Claro, soy demasiado joven; ella también debe tener mi edad; ¡pero es tan aplomada, tan dueña de sí! Al fin puedo articular unas palabras:

"¿Ud. va a Buenos Aires, señorita de Lara?". Ella niega, moviendo con gracia la cabeza morena.

"Mi padre es profesor del Colegio de Concepción del Uruguay; había aceptado ir al "Fortín Norte" como maestro, porque sabía que sus enseñanzas eran necesarias allí... Volveremos a Entre Ríos".

"Entonces, Carmela", digo yo, perdiendo mi timidez y tomando su mano con firmeza; "¡entonces, yo no querría regresar a Buenos Aires!". Eso es todo lo que me atrevo a confesarle y las únicas palabras que puedo decirle a solas durante el viaje, pero sé que me comprende, porque su mirada adquiere un brillo inconfundible...

Mientras tanto, Don Braulio da rienda suelta a su inspiración y canta alborozado. Todos lo rodean batiendo palmas, olvidados ya de sus angustias y algunos soldados se lucen con sus brillantes zapateos.

El Comandante, la mirada avizora, atento sólo a la corriente del río traicionero, permanece en su puesto, mientras un poco más allá, su hijo lo observa con creciente admiración... Y así llegamos al final de aquel azaroso viaje... La población de Co-

rrientes, conocedora de la hazaña del "Chaqueño", se vuelca en pleno en el puerto para recibirnos. Se suceden las escenas de emoción. Reencuentros con los seres queridos que ya se consideraban perdidos. Y entre los gritos alborozados de la gente, el llanto inconsolable de una criatura de unos siete años, un rapazuelo moreno y chiquito, que se apreta a las polleras de la madre mientras se queja:

"¡No lo han traído! ¡No lo han traído! ¡Pobrecito Indio! ¡Pobrecito Indio!"

Miro con interés al muchachito; me da pena oirlo, y Carmela tiene los lindos ojos húmedos. Y de pronto, como una exhalación pasa "Bravo" a nuestro lado, ensordeciéndonos con sus ladridos, para precipitarse en los brazos del chiquillo, que ahora ríe estrepitosamente, saltando sin cesar y volviendo loca a su madre con las volteretas que da, mientras el perro corretea junto a él como si fuera otro chico. "Bravo" vuelve a su dueño; el chiquillo dice que ahora lo llamará "Indio Bravo", y en realidad merece ambos nombres: astuto y valiente, el perro se había conquistado toda nuestra simpatía.

Esa noche se abren las puertas de las casas correntinas, para alojar a muchos improvisados huéspedes. Me despido de Carmela, sin poder disimular mi ansiedad.

"La volveré a ver, ¿verdad?"

Por toda respuesta, me dedica una suave sonrisa. Del brazo de su padre baja a tierra, y observo con creciente inquietud, que un hombre joven se acerca a ellos dando tales muestras de alegría, que siento como una oleada de fuego en la cara al sólo contemplar aquel rostro sonriente. No puedo abandonar el buque, y allí quedo como petrificado, sufriendo todos los martirios que dan los primeros celos. Ella es libre; yo no le he hablado claro. Quizás me he hecho ilusiones. Ese afortunado la conoció primero. La imaginación trabaja, trabaja... Quizás es un hombre importante; yo, un simple guardiamarina, un pobre iluso... ¡Cuántas emociones para mis escasos años! Esa expedición realmente me convirtió en un ser de carne y hueso. Hasta entonces era sólo un niño con algunos conocimientos, acostumbrado a los mimos maternales, y a tratar de convencer a los profesores de que sabía bastante como para recibirme. Esa noche de insomnio y duda, no se puede borrar de mi memoria... ¡Cómo ansio volver a ver a Carmela!... Pero tenemos que regresar a Buenos Aires a dar cuenta del resultado de la expedición.

Después de las muchas penurias pasadas, es claro que es muy grato el recibimiento del señor Ministro, que llama especialmente al capitán Thomas, y en pocas palabras le hace saber la satisfacción que ha experimentado al enterarse de la hazaña cumplida. Luego explica:

"El Gobierno desea encomendarle otra misión, capitán; una misión que por fuerza debe corresponderle a Ud. Especialmente ahora que ha obtenido un merecido ascenso."

Juan responde con sencillez:

"Estoy a sus órdenes para cualquier trabajo que sea de alguna utilidad para la Nación".

Así es ese hombre recio, que sólo aspira a cumplir con su deber... En ese mismo instante decido pedir mi inclusión en cualquier empresa que se lleve a cabo. ¡Aunque sea al mismo infierno!... Tal es mi admiración por él. El Ministro continúa:

"¿Recuerda que cierta vez me dijo que deseaba navegar el Pilcomayo?"

"Así es, señor".

Ya veo brillar los ojos azules del Comandante...

"Pues bien; el Gobierno ha decidido enviarlo a Europa para vigilar la construcción de varios buques, que compondrán la flotilla con que Ud.... Juan lo interrumpe entusiasmado:

"¿Podré navegar el Pilcomayo?"

"Efectivamente capitán y reciba Ud. mis felicitaciones."

Allí termina la entrevista... Cuando la puerta del despacho ministerial se cierra detrás de nosotros, no pierdo un minuto para exigir a Juan una formal promesa: yo debo ser también parte de la tripulación. El sonríe paternalmente:

"Te lo has ganado, muchacho... Y también Nelson."

A los pocos días deben partir, y nos despedimos con un fuerte abrazo. Extrañaré la presencia de Nelson y su padre. Cuando se han pasado tantas angustias juntos hay algo que une para siempre a los seres y que nada puede destruir.

Esta vez no gozo mis días de licencia. La ciudad me parece opaca, triste, sin ningún atractivo. ¡Si al menos estuviera junto al Paraná, recordando mis correrías infantiles! Mi madre adivina mi inquietud y comprende la razón de mi creciente malestar. Le hablo de Carmela, de mis ansias, de mis celos... Sabe comprender, porque ella se casó muy joven. No se burla de mis senti-

mientos, ni los considera prematuros, ¡y se lo agradezco tanto! Sé que ella ha elegido ya una novia para mí. Es una rubiecita simpática e insulsa con la que he jugado de niño. ¡Pero ahora soy un hombre! Voy a cumplir 18 años, y mi corazón sabe elegir.

Al fin, decido partir de nuevo. Y mi objetivo es Concepción del Uruguay... Mejor dicho, su Colegio Nacional. ¡Qué tranquilo me parece este río Uruguay, ya dominado por la navegación! Y sin embargo, añoro las pasadas aventuras de la expedición.

Después de desembarcar, pregunto a cuantos encuentro en el camino, dónde está el famoso Colegio. Me dirijo a escape a la meta de mis sueños; cruzo la plaza como una exhalación, y cuando llego a las puertas del edificio, ya no puedo respirar. Indudablemente el portero cree que estoy enfermo, porque se acerca solícito, y debo descansar un momento antes de preguntar:

"¿El profesor de Lara, se encuentra aquí?"

En mi confusión he olvidado que es época de vacaciones. Pero el buen hombre me indica donde vive Don Diego y allá voy, con el corazón palpitante... Al fin me encuentro frente a una casona antigua pero bien conservada, con una gran puerta de rejas y enredaderas y plantas por doquier. ¡Y allí está ella; pero también está él, el odiado y temido rival, el mismo que la recibió en el puerto de Corrientes! No me han visto... Entonces, ciego de ira, no atino a otra cosa que dar media vuelta y volver sobre mis pasos, desesperado, sintiendo que ya van a brotar las lágrimas, como cuando de niño me quitaban mi juguete preferido. ¿Es que Carmela es también engañadora y cruel como aquel río inconquistable que nos llama y nos embruja, para luego hacernos sufrir con sus traiciones? Mi mente de adolescente, apasionado y tímido al mismo tiempo, no sabe de reflexiones. Así como he venido, debo irme del pueblo, torturado y maldiciendo mi mala suerte. Entonces pienso que sería hermoso morir en la próxima expedición, dejando una carta pura ella, culpándola de toda mi desdicha. Esa será mi venganza. ¡Porque ella debe recordarme!... Sus ojos me lo prometieron un día, y no podrá ser feliz sabiendo que ha destrozado mi vida... Así, sumido en los más negros pensamientos, regreso a Buenos Aires. Mi madre respeta mi desconsuelo. Ella sabe lo que es sufrir. Ha quedado viuda en plena juventud, y con un hijo marino, se ha acostumbrado a la soledad y a la incertidumbre...

Mi único consuelo son las cartas de Nelson...

"Pronto regresamos", escribe un día; "cuando veas la flotilla del Pilcomayo te sentirás orgulloso".

Parece que han pasado siglos, desde que partieron; pero llega el día del regreso, y nos confundimos en estrecho abrazo.

Una luminosa mañana vamos los tres a la isla Demarchi, donde en un improvisado astillero se arman los buquecitos con el material que ha llegado de Glasgow. ¡Qué deseos de zarpar! La ciudad me asfixia; ¡no sé cómo he soportado tanto tiempo sin embarcarme! No han querido darme destino, porque ya Juan me había pedido para completar su oficialidad. En diciembre se halla lista la escuadrilla y un primero de enero comienza lo que iba a ser la experiencia más penosa de mi existencia: la expedición al Pilcomayo...

La primera etapa del viaje es placentera. Podemos apreciar la salvaje belleza del Delta, su vegetación lujuriosa, y hasta tenemos tiempo de improvisar algunas veladas musicales, porque esta vez he traído mi guitarra, y le hago competencia a don Braulio, que de nuevo nos hace compañía, y no se desprende de su acordeón. Es un lindo espectáculo contemplar la flotilla surcando las tranquilas aguas del Paraná Guazú... El capitán Thomas iza su insignia en el "Pampero". Lo siguen los demás buquecitos en orden de importancia. El "Zonda" en segundo lugar, mientras el "Sureño" y el "Norteño" cierran la marcha. A nuestro arribo a Corrientes, la gente, que no ha olvidado nuestra odisea en la trágica inundación del Bermejo, llega a desearnos buena suerte. Una pobre mujer enlutada se acerca con un perro. Todos lo reconocemos alborozados. Es Indio Bravo. Los saltos y ladridos del perro nos demuestran su alegría.

—Pero, ¿y su dueño, el muchachito moreno?, pregunto inquieto.

—Ha muerto, dice lacónicamente la desdichada madre. Fue la epidemia de viruela, señor. Pero me dijo que si ustedes volvían, les entregara a Indio... Y aquí está, señor, es para el capitán.

La emoción nos impide hablar, y la vemos alejar sin poder ni siquiera agradecerle...

Cuando llegamos al Pilcomayo, nos damos cuenta que esta expedición será una hazaña casi imposible de realizar: las vueltas inciertas y peligrosas; las orillas frecuentemente cercanas, llenan de dificultades nuestro viaje. La orgullosa flotilla queda

pronto reducida al "Pampero", porque la falta de agua impide la navegación de los barcos mayores... En el "Pampero" quedamos muy pocos. El sargento Gamara no me inspira simpatía; parece despreciarnos a Nelson y a mí, porque nos considera unos chiquilines; pienso que debe tener un poco de envidia de sabernos con más conocimientos. En cambio don Braulio, es el mismo de siempre con su optimismo y buen humor. Llevamos también un médico, el doctor Santángelo, que esperamos será nuestro ángel guardián en esta región de insectos y fiebres peligrosas...

Tenemos que cuidar las provisiones, ya que no sabemos cuándo podremos reabastecernos. La última compra se hace en el obraje "Santa Bárbara", donde adquirimos carne para hacer abundante charque, que agregamos al tasajo comprado en Corrientes, y que constituye el alimento indispensable, matizado de vez en cuando con algún cervatillo que logramos cazar... y, por supuesto, hacemos buena provisión de yerba, la gran compañera en la soledad.

Llevamos fusiles y en lo alto de la casilla del timón, convenientemente protegida, está la ametralladora Maxim, de repetición automática, la primera que ha llegado al país. De esa manera estamos seguros que podremos defendernos de posibles ataques de los salvajes, que en esas regiones nos son hostiles.

El río baja constantemente y se crean toda clase de contratiempos al estrecharse el cauce. Es entonces cuando Juan me llama para decirme:

—Cada vez tenemos menos calado, guardiamarina; ¡esto es casi un hilo de agua!

Me atrevo a insinuar:

—¿No habremos cometido un error al tomar el brazo norte?

Queda pensativo, pero responde al fin con seguridad:

—No es posible, el brazo sur parecía tener aún menos profundidad. ¡Qué misteriosos y traicioneros son estos ríos!

Luego, como hablando consigo mismo, continúa:

—Si yo supiera que estas aguas vienen de Bolivia, pasaría aquí el resto de mi vida tratando de llegar allá. ¡ Pero tengo el cruel presentimiento que el río me ha engañado!

Por primera vez veo abatido a mi capitán. Lo observo detenidamente y descubro la profunda demacración de su rostro, las ojeras que hacen resaltar aún más la limpidez de sus pupilas

azules. La rubia barba le da un aspecto de patriarca, a pesar de que sólo tiene 48 años.

—¡Usted está enfermo, capitán!, le digo con vehemencia. Debemos regresar; esta navegación es muy peligrosa y necesitamos de un jefe experto para proseguirla. ¡Tiene que regresar para atender su salud, capitán Thomas!

—No, joven. Hay que avanzar. Lo que haremos es fondear y construir una represa...

Yo quedo perplejo y arguyo:

—¡Así nos quedaremos aquí muchos meses!

Por toda respuesta, Juan dice:

—Haremos la prueba; despacharé una comisión en canoa para que nos asegure el aprovisionamiento, y que después baje por tierra hasta Puerto Bermejo y envíe una carta a Buenos Aires. ¡Guardiamarina, voy a dictarle ya esa carta!

Obedezco sin decir palabra, porque sé que está decidido a sacrificarse para llevar a buen fin su empresa civilizadora. Comienzo a escribir:

"Fortín San Justo.

Estimado almirante Panelo:

—Venciendo mil dificultades, llegamos cerca del paralelo 24° latitud sur, donde no hay señas que haya pasado la civilización antes que nosotros. Vamos en demanda de Bolivia, donde espero llegar por las aguas del Pilcomayo, si es que consigo salir con vida de estos magníficos desiertos."

Siento un escalofrío al escribir estas últimas palabras. Pero Juan me mira sonriente, y disipa mis inquietudes. Y ese hombre, que en su primera expedición al Bermejo supo luchar contra la impresionante correntada hasta vencer la furia de las aguas, se apresta ahora a presentar batalla al Pilcomayo, que con el cauce casi seco tiene un aspecto desolador...

Las innumerables palmeras, las palizadas y espinosas hojas hacen nuestra tarea agobiadora. Con considerable esfuerzo construimos grandes diques de contención. A medida que se terminan esas represas con empalizadas de troncos, el caudal del río crece como para permitir un lento avance. Pero el esperado envío de víveres no llega; la alimentación deficiente comienza a minar la resistencia física de los hombres de más edad, que nos dan el ejemplo a los más jóvenes...

La marcha "a fuerza de represas" se repite tres veces, hasta que el barco queda completamente en seco. El Comandante está muy enfermo. El doctor Santángelo opina que es indispensable hospitalizarlo sin pérdida de tiempo, pues no hay con qué atenderlo... Cruza por mi imaginación la frase que me dictó hace poco: "Si es que consigo salir con vida de estos magníficos desiertos". ¿Es que presentía su fin?

Conversamos en voz baja; estamos todos angustiados. Hemos visto a nuestro jefe haciendo cálculos y observaciones, trabajando a la par nuestra a pesar de su debilidad.

La caza no abunda; las escasas aguas del río son sucias y lechosas y ni un miserable bagre se animaría a sobrevivir en ese líquido pastoso... Improvisamos un evaporador para tener el agua potable indispensable. En algunas ocasiones nos hemos aventurado en la selva, en pos de un estero que queda a dos kilómetros del lugar. Pero la amenaza de los indios nos impide repetir esas excursiones. Debemos cuidar las municiones, ya que corremos peligro de morir de hambre si no recurrimos a la caza de cualquier animal o pájaro. ¡Llegamos a considerar a los loros como un manjar exquisito! A veces sentimos un poco de lástima por los simpáticos animalitos... Así y todo, los comemos con gusto; no hay otro remedio...

Al fin se decide la partida del comandante Thomas... El no se quiere ir... Desea permanecer al frente de la expedición mientras exista riesgo para sus subalternos. Pero en esos momentos el que manda es el Dr. Santángelo. Una fría mañana de julio lo vemos partir, en una mala canoa, a riesgo de todo, acompañado por tres marineros y el fiel "Bravo" que no quiere separarse de su dueño... Realmente la escena es patética y jamás la olvidaré. Es el recuerdo más penoso que tengo del Pilcomayo. No quiero ni mirar a Nelson. El queda al mando del barco, con órdenes escritas del Comandante, que piensa cumplir al pie de la letra... ¡Así, a los 18 años, Nelson se convierte en el improvisado jefe de una expedición al borde del fracaso y aislada en medio del Chaco, y con su corazón adolescente angustiado por la partida trágica del padre que venera! Pero no en vano ha heredado su temple. Hasta el sargento Gamara que varias veces ha estado a punto de insubordinarse porque se considera un hombre más experimentado y le duele acatar órdenes de un jovenzuelo, debe rendirse ante la evidencia. El muchacho conoce su oficio y todos sabemos que el comando del "Pampero" está en buenas manos.

Se despeja de bosque las inmediaciones colocando el buque en el centro del canal para evitar sorpresas de los indios. Se construye entonces un muelle al que se tiende la planchada cuando es oportuno. Todo el personal hace guardia, turnándose de a dos, a excepción del médico que cae enfermo. Parecen acumularse los momentos angustiosos...

Al día siguiente de la partida del jefe, mientras me encuentro de guardia, creo escuchar ladridos de un perro. Lo considero extraño. "Bravo" se ha ido, y los indios cuando se acercan lo hacen en forma tan sigilosa que no correrán el riesgo de traer un animal tan ruidoso que pudiera delatarlos... Pronto se disipa mi duda... Allá, en la barranca, aparece la figura inconfundible del noble perro. ¿Qué habrá pasado?, nos preguntamos todos. Porque inmediatamente la tripulación en pleno se encuentra en cubierta. Y cuando "Bravo" consigue llegar nos precipitamos hacia él para averiguar la causa de su retorno. Lleva un papel en el collar; es un mensaje del Comandante. La canoa está encontrando obstáculos numerosos y le falta agua... Presentimos el peligro de una demora, y se decide romper el dique, colocando previamente el buque en buen lugar, para que vare sin riesgos. Una columna de agua que imaginamos suficiente para sacar el bote, llena el cauce gradualmente... ¿Servirá de algo para salvar a nuestro Capitán? Sólo nos resta esperar y confiar...

El inteligente "Bravo" nos mira con ojos casi humanos. Es un magnífico ejemplar de policía, y Don Braulio nos dice melancólicamente mientras lo acaricia:

"Yo conocí a su dueño; era el cabo Pando, que murió en la inundación del Bermejo; sabía enseñarle toda clase de pruebas, según me dijeron..."

Pasan por mi imaginación las escenas de aquella azarosa expedición. También pienso, sin poder evitar un mal presentimiento: "¿Es que "Bravo" está destinado a quedar sin dueño...? Ignoraba lo del cabo Pando, pero su hijo, el muchachito moreno que conocí en Corrientes, también había muerto... ¿Y ahora...? Aparto estos tristes pensamientos que nada remedian.

En esos días, el médico se agrava. Cedemos gustosos nuestras magras raciones, tratando de alimentar al desdichado enfermo; pero la gravedad se acentúa. Es forzoso mandarlo también aguas abajo, en busca de una posible asistencia... El sargento Gamara y dos hombres de tropa lo acompañan. Nelson cree que esa misión puede transformar al insubordinado sargento, ya que tendrá

la responsabilidad de llevar al médico a lugar seguro. Yo no le tengo tanta confianza... ¡Otro instante penoso para recordar! Y nosotros, clavados aquí, sin recursos, a la espera de la salvadora creciente que nos saque de la afligente situación... ¡La muerte antes que abandonar ese barco...!

"Bravo" nos acompaña en nuestras "excursiones de caza". Nos sentimos felices cuando logramos cobrar alguna pieza valiosa, como por ejemplo un cervatillo, que representa para todos un verdadero festín; pero éstos no abundan, y debemos continuar con nuestro menú de "loros al asador"...

Cierta mañana me interno un poco más en la selva, y me parece oir quejidos que llegan de la espesura... "Bravo" observa con las orejas enhiestas, olfateando ávidamente y arremete contra la maraña con una seguridad que me sorprende. Trato de seguirlo, lo que me cuesta toda clase de arañazos y molestias. Lo que veo, me deja petrificado. ¡Allí está el doctor Santángelo, exhausto, agotado, con la cara ensangrentada por las heridas que se ha producido al tratar de salir de esa trampa de espinas del impenetrable bosque. Apenas puede balbucir unas palabras:

"Gamara... abandonado... Ellos siguen... Me extravié en la oscuridad..." ¡Lo comprendo todo! ¡Gamara ha desertado y ha querido liberarse de la pesada carga de un enfermo inútil para remar! Trato de abrir camino con el machete, para evitarle más desgarramientos al infortunado. "Bravo" me sigue, ladrando furiosamente. Mis compañeros han salido en mi busca, extrañados por la tardanza, y guiados por los ladridos, consiguen encontrarme ...

Todos quieren ir en busca de Gamara para darle un castigo merecido. Pero es inútil perseguirlo. Nelson ordena permanecer tranquilos. El deber nuestro es seguir la lucha en el "Pampero".

Son vanos los esfuerzos que se hacen para salvar al médico. Santángelo muere, y Nelson le hace rendir honores especiales. Con maderas de los árboles circundantes se hace un ataúd y una rústica cruz, y allí queda, en una improvisada fosa, a la sombra de un imponente quebracho, el cuerpo del doctor Santángelo... Como capitán del buque Nelson reza una breve oración. La bandera es arriada a media asta y la triste resonancia de un clarín que toca a silencio, llega a nuestros oídos como un grito de angustia ...

Don Braulio ya no canta sus melodías, y mi guitarra permanece también abandonada. ¡Qué será del Jefe!... Todos pensa-

mos en lo mismo sin atrevernos a hablar. Nos sentimos exhaustos por las fatigas físicas y morales. Estamos en el mes de octubre; recuerdo con nostalgia aquel día de enero en que comenzamos la expedición llenos de esperanzas... Pienso en Carmela... Quizás ya se ha casado con el afortunado galán que la cortejaba... Habrá olvidado nuestro encuentro en el Bermejo, o ese será sólo un recuerdo vago en su memoria. Al fin y al cabo, ella supo elegir. Yo posiblemente muera aquí, ignorado, después de quién sabe cuántas penurias más que nos esperan, si no llegan los refuerzos pedidos por nuestro jefe antes de partir.

Don Braulio interrumpe mi meditación:

"¡Mire guardiamarina Zubiaga! ¡Mire el cielo!... ¡Jamás he visto algo semejante!..."

El sol parece una oscura bola de fuego, como si se hubiera producido un repentino eclipse, y es que millones de langostas comienzan a cubrirlo todo, en una proporción tan extraordinaria, que en pocos momentos los árboles tiernos quedan pelados; debemos luchar todo el día contra las molestas visitantes que no nos dejan en paz. ¡Sólo nos faltaba esta delicia! Don Braulio, con su característico buen humor exclama:

"¡Lástima grande que no son comestibles!"

"Descuide Ud.", agrega un marinero, "si esto sigue así, nos consideraremos felices de poder comer unas cuantas".

Poco a poco vamos recobrando nuestro espíritu de lucha, y el episodio de las langostas nos sirve para cambiar los temas tristes de los últimos días. Al fin se van, después de haber devorado todo lo que encontraron apetecible...

Una mañana, Nelson me llama para consultarme:

"Creo que es necesario seguir unos kilómetros por tierra, hacia el oeste, para ver si el brazo sur del Pilcomayo no tiene, por casualidad, más agua".

"Estoy a tu disposición", es lo único que contesto.

"Bien; mañana partiremos. El segundo oficial Vera quedará a cargo del buque. Será una satisfacción para él; además sé que sabrá cumplir bien..."

Al día siguiente tenemos una grata sorpresa. Llega el teniente de caballería Rómulo Sandoval, con alguna tropa y víveres. Hay una pregunta en los labios de todos:

"¿Trae noticias del comandante Thomas?"

Nelson espera anhelante... La voz del teniente es opaca y la escuchamos en un silencio desgarrador.

"El comandante Thomas ha muerto, y sus restos yacen en Puerto Pilcomayo"...

Nada más. Nadie podría describir el momento aquel... Nuestra alegría se disipa en un instante. El mismo paraje en que nos hallamos parece unido a nosotros en su desolación. El lecho del río casi seco, los árboles despojados de las hojas, y un poco más lejos, la cruz de madera que marca el lugar de una tumba recién abierta. Nos miramos unos a los otros sin saber qué decir. Nelson se ha apartado del grupo. Desea estar solo con aquel lacerante dolor, que lo hiere tan temprano en la vida, y que lo acompañará para siempre, porque no podrá olvidar que su padre ha muerto entre extraños. ¡Cruel final del marino expedicionario!... El mar es peligroso, sí, pero sabe presentar franca batalla al que lo desafía; el río, en cambio, ¡qué apacible aspecto ofrece, y cómo es sabio para destruir al que se atreve a descubrir su secreto!

Serenados los ánimos y organizado el aprovisionamiento del vapor, Nelson decide llevar a cabo su proyecto de explorar por tierra la región del Pilcomayo, que nos es desconocida. Durante esos días, se consolida aún más, si es posible, nuestra ya indestructible amistad...

Costeamos a intervalos el brazo sur del río, hasta llegar a una zona salpicada de grandes y profundos ojos de agua de unos 80 metros de diámetro y 10 de profundidad; es una llanura surcada de uno que otro "madrejón" o "zanjones".

"Evidentemente, son los Esteros de Patiño", dice Nelson. El brazo sur del río está enteramente seco; ahora trataremos de tomar hacia el norte, para descubrir qué aspecto presenta el río por ese lado".

Las totoras habían sido quemadas por los indios. Vamos siguiendo senderos marcados por los salvajes, y pasamos numerosos palmares y algarrobales que dan un aspecto extraño a la región. Pero no tenemos tiempo de pensar en el paisaje. Llegamos al fin a la orilla de un río bastante caudaloso; quedamos asombrados. Sin embargo, Nelson exclama con desaliento:

"No; no es esto lo que buscamos... ¡Esto no puede ser la continuación del cauce seco donde está nuestro barco! ¡Tengo la sospecha de que este río traicionero ha engañado a mi padre!"

"¿Que lo ha engañado? ¿Qué quieres decir?", pregunto extrañado.

Sí, amigo mío, a través de los años ha cambiado su curso, como el Bermejo cambió! ¡Estos son ríos veleidosos, acaso los más caprichosos del mundo, y sólo con grandes elementos podrán ser vencidos!... "

Buscamos infructuosamente las nacientes del brazo norte. El enigma del Pilcomayo es indescifrable...

Hemos llegado a tierras peligrosas. No tardan los salvajes en hacerse presentes. Comprendemos que estamos cerca de las tolderías de los indios Pilagas. No nos atacan, pero nos hostilizan continuamente; sabemos que nos observan, y quizás temen nuestras armas de fuego. Hemos conseguido alejarlos en sus tenaces amagos nocturnos, pero las municiones se van consumiendo; aún nos queda bastante por recorrer en nuestro camino de regreso, y tenemos que pensar también en la alimentación.

"Creo que vamos a exterminar los loros de estas regiones", comento sonriente. Cuando se tiene hambre, todo parece delicioso a nuestro paladar... ¡Si pudiéramos comernos los insectos que nos mortifican! Algunas inofensivas lechuzas también deben pagar su tributo...

Un mes al raso, con el verano casi encima, pues ya corre el mes de diciembre, y esos días calurosos agravados por la escasez de agua, nos convierten en dos seres sucios, barbudos e irreconocibles ... ¡Recuerdo con deleite el único baño de que pudimos gozar en aquel río caudaloso, que por un momento pensamos sería la solución del misterio del Pilcomayo!... La barba rubia de Nelson es ya de color ceniza; la mía negra y espesa, ni sé qué matiz tiene... Pero nuestros compañeros nos reciben alborozados y los brincos y ladridos de "Bravo" nos dan una ruidosa bienvenida, ¡Qué bueno volver a tomar esos mates amargos, cebados con mano maestra por Don Braulio! ¡La mejor bebida de la más costosa bodega no nos hubiera causado tanto placer!...

Repuestos de las fatigas, Nelson decide emprender el regreso. Nos dedicamos todos a reparar las represas construidas al subir, haciendo algunas nuevas a menos altura y bajando el buque por escalones. Es un extraño descenso, lento, laborioso, extenuante... No hay mente humana que pueda imaginarse ese continuo trabajo agotador, esa lucha con el río hostil, cuyo cauce es casi un hilo de agua... Hasta que al fin, después de infatigables

esfuerzos, llega repentina e impetuosa, la esperada creciente que impulsa el barco y nos hace suspirar aliviados. ¡Ya tenemos de nuevo alas, y allá vamos en pos de la salida!... Pero antes, un anhelo que cumplir. ¡La última visita al comandante inolvidable! Puerto Pilcomayo es, pues, nuestra meta.

Nelson no puede disimular su emoción. Sé que está pensando en la soledad de su padre, allí junto al río que amó y cuyo enigma no pudo descifrar...

Es mayo ya y los primeros fríos se insinúan... Siempre es triste el paisaje cuando son tristes nuestros pensamientos. El lugar es desolado, pero junto a la tosca cruz que vela el sueño del Comandante, hay profusión de flores, cuya frescura indica que alguien ha estado allí hace muy poco. Una tarjeta y dos nombres: "Diego de Lara y Carmela" nos demuestran que hay seres que nunca olvidan... Ellos lo han acompañado quizás en sus últimos momentos. Y Nelson se siente consolado ya. Yo estoy conmovido y agradecido a Carmela... Pero no cruzamos ninguna palabra. Toda la tripulación rinde su homenaje de silencio...

Cuando volvemos al barco, nos parece que allí está el Capitán, en su puente de mando, y sabemos que así lo recordaremos a través de los años...

Acá estoy ahora, sumergido por completo en el pasado... He vivido de nuevo esos pasajes que no podrán borrarse jamás de la imaginación. De los componentes de la expedición, he sido yo el privilegiado. Sé que la Patria ha reconocido mis servicios. Cuando salió el decreto de honores, hacía diez años que Nelson había muerto... Una pequeña placa de bronce, sobre su tumba, dice: "Expedicionario del Desierto"... En esas palabras está sintetizada toda aquella odisea que pasamos juntos.

He vivido una vida plena; he visto todos los cielos y cruzado los océanos capeando temporales, pero nunca podrá nada compararse a la primera experiencia de mi juventud en pleno Chaco, donde vi con mis propios ojos, la lucha de un puñado de hombres en pos de un ideal civilizador...

Una suave penumbra me rodea... Infinidad de cuadros llenan las paredes, y toda clase de buques emergen de las telas, navegando en las quietas aguas pintadas... Hoy han cobrado vida para mí... ¡Qué joven me siento, con mis ochenta años largos!... Carmela comparte mi existencia. Es una dulce viejecita, cuyos ojos no han perdido la limpidez de su juventud. ¡Qué

grato fue nuestro encuentro al retornar del Chaco!... ¡Cuántas explicaciones, que borraron por completo las amarguras y los celos sin razón! Cada regreso, era un reencuentro con el amor... ¡Y aún la veo igual que el primer día, viniendo hacia mí como una aparición sublime!

¿Por qué he sentido hoy la necesidad de recordarlo todo? Quizás porque mi nieto Juan, apuesto conscripto, se ha quejado amargamente de las innumerables tareas que le imponen en el cuartel... Estoy seguro de que si lee mi historia, le parecerá más blando su duro lecho, más sabrosa la insulsa merienda y hasta se considerará feliz de no haber pasado las penurias que yo pasé... ¡Pero lo compadezco, porque él no tendrá nunca el tesoro de recuerdos que se agolpan en mi mente, cuando revivo mis años juveniles!

Y hay otra razón para recordar... Se asegura que los ríos indómitos serán vencidos... Experimento una alegría vengativa al imaginar los barcos surcando sin peligro las aguas traicioneras. ¡Qué extraño este rencor, que de repente estalla en mi pecho! ¡Esta ansia de vengarme de esos ríos en nombre de los que ellos destruyeron!...

¡Pido fervientemente a Dios, me dé suficiente vida como para poder tener algún día, la certeza de que el sacrificio de aquél, mi Capitán inolvidable, no ha sido en vano!... ¡Yo sé que su espíritu guiará cualquier empresa que signifique progreso para la Patria que tanto amó!

Notas Profesionales

Nacionales

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES. — Entrega de premios y presentación de nuevas publicaciones.

El 21 de abril tuvo lugar, en los salones del Centro Naval, un acto durante el cual se otorgaron los premios del concurso literario que, como homenaje al sesquicentenario de la Independencia, había abierto el Instituto el año pasado.

Muchos fueron los trabajos presentados, entre los cuales el Jurado nombrado al efecto resolvió premiar los siguientes:

Primer premio: $ 150.000 y publicación de la obra, al trabajo *Ensayo para un Sesquicentenario,* del capitán de fragata Carlos M. Mazzoni. (Acotemos, a propósito, que un artículo del Cap. Mazzoni encabeza el N° 670, anterior al presente, de nuestro Boletín.)

Segundo premio: $ 100.000 y publicación, al libro *Un marino inmortal - La prodigiosa aventura de Luis Piedra Buena,* de la señorita Hebe Boyer.

Tercer premio: $ 50.000 y publicación, a *Cochrane - El lord aventurero,* del señor Eros Nicola Siri.

Distinción recomendada y publicación, a *La danza de las noctilucas,* del capitán de corbeta Atilio M. Polverini.

Mención especial a *Chile y la Argentina,* del Dr. José S. Campobassi.

Durante la misma ceremonia se presentó al numeroso y selecto público el número 1 de la revista *Resúmenes Analíticos de Bibliografía Militar*, dirigida por el capitán de navío I.M. Rubén A. Ramírez Mitchell y editada por el Instituto, de la que nos hemos ocupado en la sección "Bibliografía" del N° 670 de nuestro Boletín, como así también los dos más recientes volúmenes de las ediciones del mismo, *La novela del Mar,* del contraalmirante Mariano F. Beascoechea, y *La Armada del Obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas,* del vicealmirante Ernesto Basílico.

Abrió el acto el presidente del Consejo Directivo del Instituto, vicealmirante Pedro A. J. Gnavi, con un conceptuoso discurso, del que reproducimos a continuación los párrafos más salientes:

La entrega de premios y distinciones a los autores de las obras sobresalientes del Concurso Literario en Homenaje al Sesquicentenario —que nosotros consideramos como fase cumbre del mismo— incluye y representa la honra que hacemos a la Patria en tan glorioso cumpleaños. Por consiguiente, el agradable acto de reconocer los méritos de los más distinguidos concursantes, está acompañado del fervor patriótico de nuestro espíritu y del amor inmenso que profesamos a la Patria.

Todos los aspectos del certamen alcanzaron franco éxito; sin embargo, uno de ellos merece especial atención para el Instituto de Publicaciones Navales. Este éxito especial es la participación de personas del ambiente civil en el concurso. Las obras premiadas y distinguidas así lo dicen; pues de los cinco trabajos que fueron discernidos por el Jurado del certamen, tres de ellos pertenecen a civiles; y con el agregado de que una de las obras premiadas pertenece a una distinguida dama, lo cual aumenta, aún más, el éxito obtenido por el Instituto de Publicaciones Navales.

La inclusión de dos marinos de la Armada Nacional entre el grupo de los autores premiados y distinguidos, es motivo de particular congratulación para el Instituto; porque, sin lugar a dudas, el triunfo de los pares produce beneplácito.

El Consejo Directivo del Instituto de Publicaciones Navales felicita a los señores premiados y distinguidos, y les agradece la valiosa cooperación que han prestado al Concurso. A los civiles, los invita a incorporarse, definitivamente, a nuestro organismo editorial, sea como lectores, sea como escritores o como colaboradores.

A los marinos militares, les pide que prosigan con sus inquietudes literarias, porque con ellas contarán con un medio eficiente para refirmar la conciencia marítima nacional y para divulgar las tradiciones navales y las actividades que son propias del mar.

Pasando ahora a otro acápite de la agenda del día, el Instituto de Publicaciones Navales presenta a los integrantes de las fuerzas armadas del país y del extranjero, la revista *Resúmenes Analíticos de Bibliografía Militwr.* La revista es un servicio bilingüe de resúmenes, en español e inglés, que

abarca la literatura mundial en el amplio campo de la guerra, la defensa nacional y las relaciones internacionales.

Hace ya largo tiempo que en distintos países vienen apareciendo resúmenes periódicos de este género, de inapreciable valor para investigadores, profesionales y técnicos, para quienes resultan un irreemplazable instrumento de trabajo. Pero no existe aún, que sepamos, una publicación semejante destinada a los estudios de la ciencia militar y el arte de la guerra.

La revista *Resúmenes Analíticos de Bibliografía Militar* que aparece ahora, editada por el Instituto de Publicaciones Navales, pretende llenar ese vacio. Ella será el medio de comunicación que condense y analice la información dispersa en gran número de publicaciones periódicas. Establécese de este modo, un valioso canal bibliográfico internacional de comunicación entre los diferentes países y sus fuerzas armadas.

El Instituto de Publicaciones Navales entrega, en el día de hoy, el primer número de la revista y espera que éste y los sucesivos sean de utilidad a los integrantes de las fuerzas armadas del país y del extranjero.

En otro acápite de la agenda del acto de hoy, el Instituto de Publicaciones Navales presenta el libro *La Novela del Mar*, del siempre bien recordado contraalmirante Mariano F. Beascoechea.

Es ésta una reedición de la obra, porque la misma fue llevada a la estampa en dos oportunidades anteriores. Sin embargo, esta tercera edición, si bien conserva una semejanza casi total con las anteriores, lleva la particularidad de haber sido transcripta de un tercer original especialmente confeccionado por el autor en las postrimerías de su vida y guardado, hasta ahora, por uno de sus familiares directos.

Con este libro, el Instituto de Publicaciones Navales inicia la colección "Misceláneas Marineras" y, a la misma vez, publica el décimo volumen de sus ediciones. La finalidad de esta colección es la de reunir obras literarias relacionadas con las actividades en el mar y con las costumbres marineras. En ella caben los escritos que tienen como fuente de origen la ficción y los que están basados en hechos verdaderamente sucedidos.

Con dichas características, "Misceláneas Marineras" abarca reediciones de obras y la publicación de trabajos inéditos. Con las reediciones se pretende retrotraer a la actualidad, con rescate del olvido, los recuordos de tiempos que pertenecen a la historia lejana de la náutica; y con los inéditos, se quiere registrar, por medio de la imprenta, las modalidades de cercano pasado o de reciente data. Esta colección reunirá volúmenes con voces del mar y con acciones de quienes habitan entre la proa y la popa de las naves.

El Instituto, al presentar el libro *La, Novela del Mar,* rinde homenaje, con un afectuoso reeuerdo, al contraalmirante Mariano F. Beascoechea, quien, además de conquistar un lugar en el cuadro de honor de los marinos de la Armada Argentina, supo ganar un sitio de privilegio en el florido campo de las letras.

A causa de haberse adelantado la impresión del libro *La Armada del Obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas*, el Instituto de Publicaciones Navales aprovecha la oportunidad para presentarlo en este acto.

Con esta obra, el Instituto llega hasta los dominios de la historia llevando el pabellón de la soberanía nacional. Porque, si el libro dice que fueron españoles los primeros navegantes que desembarcaron en las Malvinas, sin ninguna duda tal aseveración contribuye a refirmar la verdad que reza: las Malvinas son argentinas, pues si la realidad histórica establece que el archipiélago fue descubierto por gente de España, significa que las islas pertenecen al territorio argentino desde el 9 de julio de 1816; porque la

República Argentina heredó de la Madre Patria el derecho del descubrimiento, en pleito de emancipación dilucidado por las armas y en el cual ofrendaron su vida muchos patriotas. Por lo tanto, esta obra, que es nueva por la solidez da sus argumentaciones, agrega un fundamento más a los tantos que demuestran, incontrastablemente, la propiedad de la República sobre el archipiélago de las Malvinas.

La ilustración y capacidad del autor contribuyen considerablemente a la veracidad de las afirmaciones que contiene la obra; porque el vicealmirante Ernesto Basílico aplica en ella conocimientos y experiencias adquiridos con el estudio exhaustivo de la náutica y con la práctica disciplinada de la navegación.

El vicealmirante Basílico conoce los mares y las costas por donde navegaron las naves de la etapa heroica; muchas veces tripuló buques de la Armada Argentina que surcaron y recalaron aquellas aguas y tierras y siempre aprovechó las oportunidades para observar con inquietudes de historiador, las regiones marítimas y terrestres relacionadas con los descubrimientos.

El Instituto de Publicaciones Navales tiene el agrado de felicitarlo por tan importante y meritorio trabajo.

Habló luego, en nombre de los autores de los trabajos premiados, la señorita Hebe Boyer, quien dijo así:

Los pueblos fundan su acción presente y futura en las tradiciones y en la historia. La experiencia que ellas deparan y los altos ejemplos de conducta de quienes las han venido elaborando, constituyen las mejores normas. Porque se aprende de las virtudes que los promotores pusieron al servicio de sus ideales y del país, y se aprende también estudiando sus fracasos. La tradición y la historia asumen, de tal modo, la representación de una guía ineludible para sortear los errores y acentuar los valores espirituales y morales que definieron la nacionalidad.

Pero ocurre que el conocimiento histórico suele ser un camino árido y no siempre atractivo. Ello se debe a que la historia, en el curso del tiempo, sólo se refleja en una serie de hechos cronológicos donde frecuentemente no se registran las vibraciones humanas de quienes fueron sus protagonistas. Tal vez por la misma dificultad de no encontrarse el factor humano en los documentos públicos, los historiadores se enfrentan con una alternativa: o reflejar con precisión matemática esas pruebas documentales con el propósito de centralizarlas en determinados proceres, o realizar una difícil y minuciosa investigación entre los descendientes de los protagonistas o de sus contemporáneos.

Sin embargo, el mejor estudio histórico ha de ser aquel que conforma la esencia de los testimonios públicos, con la individualidad del biografiado. Y será el mejor estudio porque la posteridad puede imaginar al hombre, con la suma de elementos, resolviendo ejemplarmente difíciles problemas nacionales a través de sus propias vicisitudes, sus sueños, angustias y esperanzas.

Al realizar estos certámenes el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, cumple una ponderable función. No sólo porque estimula a los escritores a la investigación de los acontecimientos que formaron nuestra Patria, sino también porque al difundir sus obras, promueve la atracción del público hacia el conocimiento de la historia nacional. Su acción es, asi, providencial. En tiempos en que el público se siente atraído por manifestaciones muchas veces tan espectaculares y sensacionalistas como carentes de sig-

nificación, este Instituto ofrece decisivamente una serie de obras que —haciendo abstracción personal— fijan vidas y hechos trascendentes de los héroes que dieron altura y jerarquía al país.

Esta preocupación del Instituto de Publicaciones Navales constituye un ejemplo para todas las entidades de bien público, oficiales y privadas, porque enaltece el espíritu argentino.

Agradezco vivamente a mis colegas premiados el honor dispensado al elegirme para decir unas palabras en su nombre. Y formulo, íntimamente, votos por que el Instituto prosiga en su obra cultural de evidente interés nacional.

Muchas gracias, señores.

INSTITUTO TECNOLÓGICO PESQUERO "COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA", DE MAR DEL PLATA.

El 4 de abril se hizo cargo del Instituto Tecnológico Pesquero "Comandante Luis Piedra Buena", por haber cesado en sus funciones el anterior director, capitán de fragata (RE) Eleodoro Patruchi, el teniente de navío (RE) Jorge Alberto Morales, que se encontraba hasta entonces desempeñando el cargo de regente de la Escuela de Náutica y Pesca.

El día 10 del mismo se inauguró el nuevo edificio del Instituto levantado en la intersección de las calles 12 de Octubre y Acha del Puerto de Mar del Plata.

Se hallaban presentes el ministro de Educación de la provincia de Buenos Aires, profesor Alfredo Tagliabue, el intendente municipal interino del partido de Gral. Pueyrredón, doctor Enrique Martín Pueyssegur, el comandante de la Base Naval Mar del Plata, capitán de navío Jorge E. Sciurano, el director de Enseñanza Técnica y Vocacional del Ministerio de Educación de la provincia de Buenos Aires, ingeniero Antonio J. Marco, así como otras autoridades civiles, militares y eclesiásticas, representaciones escolares y gran cantidad de público.

Hablaron en la oportunidad, el presidente de la Asociación Cooperadora del Instituto, señor Aurelio Schipani, el director del Instituto, teniente de navío (RE) Jorge Alberto Morales, el director de Enseñanza Técnica y Vocacional, ingeniero Antonio J. Marco y el comandante de la Base Naval Mar del Plata, capitán de navío Jorge E. Sciurano. Este último confirmó el padrinazgo del Instituto por parte de la Marina de Guerra. El cura párroco de la iglesia Sagrada Familia, R. P. Juan Lorenzetti, bendijo las nuevas instalaciones.

El ministro de Educación cortó la cinta que atravesaba la entrada del nuevo edificio, declarándolo inaugurado.

Las autoridades presentes, como asimismo el público asistente, recorrieron luego las distintas dependencias del moderno edificio que consta de planta baja y tres pisos, con una superficie cubierta de cerca de 2.800 metros cuadrados y cuyo costo final será de 40 millones de pesos.

¿HEMOS DE DESARMARNOS?

En la reciente reunión de presidentes americanos, realizada en Punta del Este, se suscribió una declaración realmente ambigua relativa al mejoramiento económico de los países latinoamericanos y el cual tiene por base, en parte por lo menos, la reducción de los gastos militares. Esa declaración reza textualmente:

> "Los presidentes de las repúblicas americanas, conscientes de la importancia de las fuerzas armadas en el mantenimiento de la seguridad, reconocen al propio tiempo que las exigencias del desarrollo económico y del progreso social, hacen necesario aplicar a estos fines, el máximo de los recursos disponibles."

Decimos que la declaración es ambigua porque no llama a las cosas por su nombre, ya que la seguridad defensiva de un país es pospuesta a un legítimo pero indefinido bienestar social. Según el espíritu de la declaración mencionada, dicho bienestar se alcanzaría en parte a expensas del debilitamiento del sistema defensivo de cada país. No creemos que haya incompatibilidad entre uno y otro. En circunstancias normales, no corriendo el riesgo de afrontar guerra alguna ningún país americano, la conclusión de dicho párrafo sería lógica e indudable. Pero cuando América del Sur está en guerra contra el comunismo, por haberla atacado este sistema en puntos como Venezuela, Colombia, Brasil y Bolivia, dicha conclusión no parece tan lógica, al punto de haber impresionado a la opinión pública como apresurada. Mientras deliberaban los presidentes, las guerrillas comunistas atacaban en Brasil y Bolivia.

El problema se plantea de distinto modo, a nuestro juicio. Debemos preguntarnos: ¿corre América del Sur el peligro de que estalle una guerra entre dos de sus Estados a causa del buen equipamiento de una de sus fuerzas armadas? Evidentemente, no. Las fuerzas armadas de los países democráticos de América del Sur, han demostrado muchas veces sus sentimientos pacifistas, sabiendo como saben que están para obrar en última instancia. Nadie en América del Sur, con excepción de Cuba,

piensa agredir a nadie, y no porque unas fuerzas armadas teman a las otras, sino porque todas ellas comprenden que la peor solución política es la "solución" de la guerra.

Pero es el caso que todos, o casi todos los países que han suscripto generosamente esa declaración, están siendo agredidos: lo están siendo desde el exterior, desde Rusia a través de Cuba. No pasa día sin que irrumpa una guerrilla en uno de nuestros países, con el agravante de que se hallan equipadas con armas tan modernas, que no sabemos si nuestros países cuentan con ellas. La Cuba comunista ha declarado la guerra a todas las naciones democráticas del continente. ¿Cómo podemos pensar entonces en desarmarnos? Según explícitas declaraciones de Castro —mejor diríamos según sus declaraciones de guerra— el comunismo se propone adscribirlas a la Capital de su imperio por vía de La Habana, ya sea por la conquista exterior o la subversión interna. ¿Cómo pueden, pues, nuestras naciones democráticas suscribir una declaración en la que se propone debilitar a sus fuerzas armadas en vista de un legítimo pero lento e hipotético desarrollo económico? Este último debe lograrse sin debilitar las defensas continentales, sobre todo en tiempos de guerra como los que vivimos. ¿Qué sería de Bolivia en estos momentos si no pudiera oponer a guerrillas perfectamente pertrechadas sus valientes regimientos? Todas las armas con que cuentan aquéllas provienen de Checoslovaquia, es decir, de Moscú, y quienes las manejan han sido entrenados en La Habana. No bien abandonaron Punta del Este los presidentes americanos, surgieron en las selvas de Brasil guerrillas emboscadas y el gobierno del país hermano debió aceptar que actuaba contra ellas el propio ejército auxiliado por la aviación. No se trataba, pues, de una operación policial, como se había admitido en un principio, sino de una verdadera acción de guerra defensiva.

Por esto creemos que la declaración destinada a debilitar las defensas continentales, aun cuando se la proponga en nombre de algo tan apremiante y laudable como el progreso social, es apresurada desde el momento que pone en peligro la independencia misma de los países donde piensa llevarse a cabo ese bienestar social. Nada puede preceder a la seguridad continental, sobre todo cuando no hay incompatibilidad entre ella y el adelanto económico.

(Editorial de "Los Principios", de Córdoba, del 13 de abril de 1967.)

EVOCÓSE AL MARINO FRANCÉS BOUGAINVILLE EN LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA.

En el Salón Renacimiento del Museo Nacional de Arte Decorativo inauguró, el 11 de mayo, su actividad cultural del año la Academia Nacional de la Historia. En la reunión se recordó el bicentenario de la entrega de los establecimientos fundados por Francia en las islas Malvinas que hizo el marino francés Bougainville a España, reconociendo de ese modo el derecho preexistente de España sobre cualquier otra potencia en relación con las mencionadas islas.

El doctor Cárcano

Abrió el acto el doctor Cárcano, quien se refirió a la iniciación de las sesiones públicas y al significado del hecho histórico que se conmemoraba. Al señalar la importancia de la personalidad de Bougainville, dijo: "Superó el modesto viaje de Ulises por el Mediterráneo y eclipsó los fantásticos relatos que refirió Marco Polo cuando regresó de Oriente".

El profesor Gelly y Obes

Habló a continuación el secretario de Cultura y Educación. El profesor Gelly y Obes exaltó también la vida y las proezas realizadas por Bougainville, de quien dijo que fue "el encargado de abrir y cerrar todo el período francés de las Malvinas". Hizo después un anuncio acerca del lugar donde podrá funcionar en el futuro la Academia Nacional de la Historia.

El doctor del Carril

Seguidamente habló el doctor del Carril. "En la segunda mitad del siglo XVIII —dijo— sobresalió Louis Antoine de Bougainville, que pobló por primera vez las islas Malvinas y fue el primer marino francés que dio la vuelta al mundo". Recordó luego el libro del navegante "Viaje alrededor del mundo por la fragata del Rey La Boudeuse y la urca L'Etoile", editado en París en 1771.

Comentó seguidamente la semblanza que trazó Diderot de Bougainville y se refirió a la vida rica en conocimientos y aventuras del navegante evocado. Destacó su saber casi enciclopédico y su actuación militar en Canadá y Alemania. Dijo luego: "Trocó

la tierra por el mar. El coronel de infantería se transformó en capitán de navío. Soñó entonces con recompensar a Francia de la pérdida que había sufrido en el Canadá. Se dispuso a crear un imperto colonial en los legendarios mares del sur. Y con la misma sencillez; con que se había distinguido en las acciones de guerra terrestres se convirtió en uno de los más famosos marinos del mundo. Como primera etapa, resolvió poblar y colonizar las islas Malvinas".

Evocó seguidamente el desembarco de Bougainville y sus hombres en la isla, la colonización y el regreso del marino a Francia.

"Allí —continuó— se encontró con la noticia de que el rey de España, enterado de la instalación de la colonia francesa en territorio de su pertenencia, había formulado la correspondiente reclamación al gobierno de Luis XV.

"El gobierno de Francia reconoció con toda amplitud el derecho de dominio incuestionable de España sobre las islas Malvinas y ordenó a Bougainville que hiciese entrega de la colonia al rey de España. Esta sensata actitud de los gobiernos de España y de Francia en la segunda mitad del siglo XVIII fue, sin duda, uno de los mejores frutos del famoso Pacto de Familia".

Después de destacar "la hidalguía con que actuó Bougainville en todo este episodio", el disertante se refirió a la aventura que emprendió luego el marino francés "nada menos que la vuelta al mundo en dos pequeños barcos, aprovechando de paso la ocasión para explorar y terminar de descubrir las tierras existentes en los mares australes, al occidente del estrecho de Magallanes, estudiar la naturaleza y las costumbres de sus habitantes y considerar la posibilidad de establecer nuevas colonias francesas en los lugares más recónditos del globo".

Por último se refirió a la actividad posterior de Bougainville, en la escuadra francesa que prestó apoyo a los insurgentes americanos del norte contra Inglaterra y su proyecto de expedición al Polo Norte. "Cuando Dios lo llamó a su seno, en el año de 1811, había sido ennoblecido por Napoleón I. Era también el conde Bougainville, pero por sobre todas las cosas, era un idealista que realizó su ideal".

El embajador de España

El embajador español, señor Alfaro y Polanco, agradeció a la academia por recordar a "quieres hicieron historia con generosidades" y afirmó que Bougainville representaba al hombre de la

aventura del siglo XVIII, "pero él no era sólo aventurero —dijo— sino también un caballero. Francia, por su intermedio, repitió el gesto de aquellos españoles que durante una acción bélica frente a soldados ingleses, los invitaron a disparar sus armas en primer término".

El señor Perroud

Habló por último, en idioma francés, el consejero cultural de la embajada de Francia, señor Perroud. Expresó que Bougainville, "hijo del siglo XVIII, como Rousseau y Bernardin de Saint Pierre, creía que el hombre es naturalmente bueno; creencia o ilusión que representa un elemento importante de su vida". Recordó también que su hermano, Jean Pierre de Bougainville, fue un notable historiador, miembro de la Academia de Francia y destacó como otro mérito del navegante francés haber dado nombre a una flor que él introdujo en Europa, la que aquí se conoce como santarrita y allí se denomina "bougambilía".

REGRESÓ AL PAÍS UN OCEANÓGRAFO

El 21 de junio arribó a Ezeiza, procedente de Nueva York, el capitán de navío Luis R. A. Capurro, quien se encontraba radicado temporariamente en los Estados Unidos, realizando estudios de su especialidad y como profesor de la Universidad de Texas.

Nuestro consocio es presidente del Comité Nacional de Oceanografía y director del Instituto Nacional de Oceanografía, recientemente creado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, y también en su carácter de presidente del Comité Científico de Investigaciones Oceánicas asistió, a fines de abril, a la IX Asamblea General del Bureau Hidrográfico Internacional que se efectuó en Monaco.

El capitán Capurro llegó en compañía del ingeniero J. J. W. Johnson, quien viene a estudiar la posibilidad de remodelar los puertos de Santa Cruz, Bahía Blanca y Río Gallegos.

La Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA) invitó especialmente al capitán Capurro a colaborar en la investigación de un proyecto dirigido a revelar los secretos del mar, mediante observaciones hechas desde el espacio exterior, con el empleo de aviones y satélites. El programa es de un año de duración, con perspectivas de que pueda continuar cinco o más años, y se empleará en este proyecto una variada gama de ins-

trunientos, entre otros, sensores remotos, equipos de radar y cámaras fotográficas provistas de una amplia variedad de lentes y filtros.

Este equipo científico utilizará también fotografías tomadas por las naves espaciales del proyecto Apolo, y esta iniciativa, que podría llamarse "Oceanografía desde el espacio", permitirá hacer predicciones de largo alcance sobre los cambios de temperatura en el mar. Tales pronósticos serán útiles para los problemas de pesca, geología, agricultura y forestación.

El regreso de este científico servirá para poner en marcha el Instituto Nacional de Oceanografía y trazar los planes futuros.

NUEVO PONTÓN DE RECALADA

El transporte de la marina de guerra «Les Eclaireurs» reemplazará próximamente al actual pontón de Recalada ubicado en el kilómetro 210 del canal de acceso al puerto de Buenos Aires. Actualmente esas funciones las cumple la ex cañonera «Independencia» y su instalación se realizó en 1893, cumpliéndose posteriormente varias modificaciones.

En este pontón los prácticos esperan la llegada de los buques con destino al puerto de Buenos Aires y otros del interior. Ahora, con la incorporación de la embarcación, que fuera transporte de la armada, el pontón cumplirá además funciones de apoyo y ayuda a la navegación. A su bordo se ha montado un faro, donde una célula solar regula su encendido en forma automática y su alcance es de 19 millas náuticas. Junto con el faro funciona un radiofaro que emite siglas por radio en sistema Morse. Tiene dos formas de emisión: en tiempo claro y con niebla. El equipo está alimentado por grupos electrógenos y baterías, contando con control automático de fallas.

Completan los modernos equipos instalados, dos estaciones de radio de onda corta y larga, receptor y transmisor de alta potencia y radar; radiogoniómetro; radiotelegrafía; radioteléfono y una potente sirena de niebla. Esta sirena automática emite sonidos acústicos direccionales. Tiene un gran alcance y su emisión es de 5 segundos de duración con 24 segundas de silencio.

El nuevo pontón está al mando de un oficial del Cuerpo General de la Prefectura Nacional Marítima. Integran su tripulación tres oficiales de las distintas especialidades, cuarenta suboficiales, cabos y marineros. Dos dotaciones completas se alternan cada 15 días y el abastecimiento de la nave se cumple por medio

de buques menores. Para el alojamiento de los prácticos se cuenta con 10 camarotes dobles con baño semiprivado.

LA ARMADA DONÓ 1.500 LIBROS A LA SECRETARIA DE EDUCACIÓN

El 22 de junio, durante un acto realizado en el Comando de Operaciones Navales, se entregaron 1.500 ejemplares del libro "Lecciones de historia naval argentina" a la Secretaría de Estado de Cultura y Educación.

El acto fue presidido por el jefe del Estado Mayor General Naval, vicealmirante Pedro A. J. Gnavi, y asistieron el titular de la referida secretaría, doctor José Mariano Astigueta; los contralmirantes Luis María Iriart y Carlos Coda; los almirantes (RE) Francisco Lajous y Agustín R. Penas; el capitán de navío Ricardo Alonso y oficiales superiores y funcionarios nacionales.

También estuvo presente el profesor Ricardo Piccirilli, autor del libro, y varios miembros de distintas entidades privadas.

El jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, capitán de navío Humberto Burzio, habló en primer término para referirse a la donación.

Señaló que el autor del libro era colaborador del departamento a su cargo y coautor junto con el doctor Leoncio Gianello del libro "Biografías navales".

Posteriormente el profesor Piccirilli se refirió a distintos aspectos que enfoca la obra en cuestión, señalando que la Armada ha estado presente en todas "las empresas del esfuerzo, la libertad, y el sacrificio, de la nacionalidad".

El secretario de Cultura y Educación agradeció la donación indicando que ésta pone de manifiesto el espíritu de colaboración con la obra que realiza la dependencia a su cargo.

Manifestó que era "un ansia el que los niños y los jóvenes aprendan la lección dada por los marinos que escribieron con su coraje y patriotismo páginas históricas".

Extranjeras

ESTADOS UNIDOS

BOTARON EN LA UNIÓN UN NUEVO PORTAAVIONES

El presidente Johnson y numerosos miembros de la familia Kennedy se reunieron el 27 de mayo en Newport News, Virginia,

junto a un colosal portaaviones, al que Caroline Kennedy bautizó con el nombre de su padre, John F. Kennedy. Caroline, de 9 años, tuvo que repetir el lanzamiento de la botella de champaña para que ésta se rompiera contra la proa de la enorme nave en la tradicional ceremonia de botadura. Su madre, Jacqueline Kennedy, y su hermanito John, de 6 años, estuvieron junto a ella durante el acto.

Los pitos y sirenas llenaron el espacio, mientras una banda ejecutaba música marcial y aparecían en letras luminosas las iniciales de J. F. K. Luego el buque fue remolcado lentamente unos dos kilómetros por el río James hasta su apostadero. Antes de incorporarse a la flota deberá cumplir pruebas por espacio de un año.

El portaaviones, de 61.450 toneladas, tiene alrededor de 300 metros de eslora y la altura de la superestructura es igual a la de un edificio de 23 pisos. Su costo ascendió a 188.500.000 dólares.

En el único discurso pronunciado en la ceremonia, el presidente Johnson destacó que había sido Kennedy quien solicitó al Congreso los fondos para la construcción de la nave. "Rogamos —dijo— que los suyos sean años de paz. Pero si debe combatir, tanto su bandera como su nombre tendrán profundo significado para los amigos, igual que para los enemigos".

En el curso de la historia, expresó Johnson, la fuerza y decisión de los Estados Unidos han contribuido a menudo a inclinar la balanza de la guerra contra los agresores o contra quienes intentaban agredir.

Agregó que esta misión nunca ha sido fácil y siempre requirió fuerza y paciencia y "un increíble coraje para esperar, cuando esto ha sido necesario, con el fin de evitar esfuerzos desastrosos en el empeño de encontrar atajos a la historia".

LOS NUEVOS CENTINELAS ESPACIALES EN LOS EE. UU.

El segundo de los nuevos centinelas espaciales norteamericanos entró el 1° de mayo en su órbita final a 112.000 kilómetros de la Tierra para vigilar el cumplimiento del tratado de proscripción parcial de las pruebas nucleares.

El primer centinela cumplió el 29 de abril su maniobra final de cambio de órbita con absoluta precisión y este otro repitió la hazaña con un súbito arranque de energía de ocho segundos

y medio emanada de su propio cohete impulsor a las 5.1 de la madrugada.

"Estamos muy satisfechos", declaró un vocero de la fuerza aérea. "No pudo ser mejor".

Se informó que los dos satélites de 26 facetas funcionan en buenas condiciones, pero que antes de comenzar su patrullaje espacial deben salvar otra valla: uno de ellos ha de reorientarse el 4 de mayo en relación con la Tierra y la misma operación debe repetir el otro el lunes 8 siguiente.

Ambos satélites fueron lanzados el 28 de abril en una larga órbita elíptica por un poderoso cohete *Titán 3C,* que puso simultáneamente tres sistemas de investigación en órbita.

La última maniobra sacó al segundo de ellos de su órbita primitiva colocándolo en una ruta circular.

La transferencia a órbitas finales se efectuó con 48 horas de intervalo a fin de situarlos como antípodas, de modo que cuando uno vigile lo que ocurre en un hemisferio el otro haga lo mismo en el lado opuesto.

Ambos satélites están provistos de 64 sensores que les permiten captar el resplandor y la radiación de una explosión nuclear en cualquier parte de la superficie terrestre y hasta más allá del planeta Marte.

Los Estados Unidos tienen ya tres pares de satélites semejantes en órbita, pero estos últimos son los primeros que cuentan con detectores de explosión nuclear en la atmósfera terrestre y también de las ocurridas en el espacio exterior.

Se estima que ellos acrecentarán asimismo la capacidad de los Estados Unidos para observar las pruebas de armas atómicas que realice China comunista.

GRAN BRETAÑA

EL CARGUERO TOTALMENTE AUTOMATIZADO DEL FUTURO

Hacia el año 2000 habrá veloces submarinos nucleares para transporte de cargas, que cruzarán los mares sin ningún ser humano a su bordo, dirigidos automáticamente desde el momento de la carga hasta el de la descarga y constantemente vigilados mediante un tablero repetidor instalado en las oficinas de la empresa armadora.

Lo que antecede es una de las varias asombrosas profecías formuladas por el señor D. J. M. Nolan, miembro del Instituto de Agentes de Fletes Marítimos de Londres, en un trabajo titulado *Pasado*, *presente y futuro del transporte a granel*, presentado a dicho Instituto.

En ese estudio, el autor destaca que en vista del tamaño y velocidad crecientes de los buques, los armadores del futuro deberán recurrir forzosamente a la propulsión nuclear.

Dicho estudioso declara que los incontenibles aumentos del desplazamiento y de la velocidad de los buques terminarán por convertir en algo poco económico al motor de combustión interna alimentado a fuel-oil, y que lo mismo sucederá con la combinación caldera-turbina con engranajes de reducción. Los compartimientos de máquinas se irán haciendo forzosamente cada vez más vastos y terminarán absorbiendo una proporción exagerada del espacio disponible en el buque, lo que disminuirá su rendimiento comercial.

En cambio, un sistema de reactor nuclear y turbina ocupará una sala de máquinas de menor volumen, y se podrá recuperar además el espacio y el peso que representan los grandes depósitos de combustible.

En lo que concierne a las crecientes velocidades, el señor Nolan sostiene que el problema será el mismo; éstas exigen aparatos motores más grandes, de mayor potencia, y el consiguiente aumento de la capacidad de los tanques de combustible. También en este caso la propulsión nuclear podrá brindar la mayor potencia necesaria, combinada con una baja relación peso/volumen. La consideración del enorme aumento de potencia necesario para incrementar en sólo un nudo la velocidad de uno de los petroleros gigantescos actualmente en construcción y en proyecto (300.000 toneladas de desplazamiento, y ya se habla de 500.000 t como algo factible en un futuro no lejano) induce a activar las investigaciones sobre las formas de carena más eficientes, pero, como lo señala el señor Nolan en su *paper,* las restricciones que impone la forma de "cajón" de los buques-tanque de gran porte **o** de los graneleros gigantes, no permiten recurrir a las refinadas líneas de la obra viva realizables en los veloces transatlánticos de pasajeros.

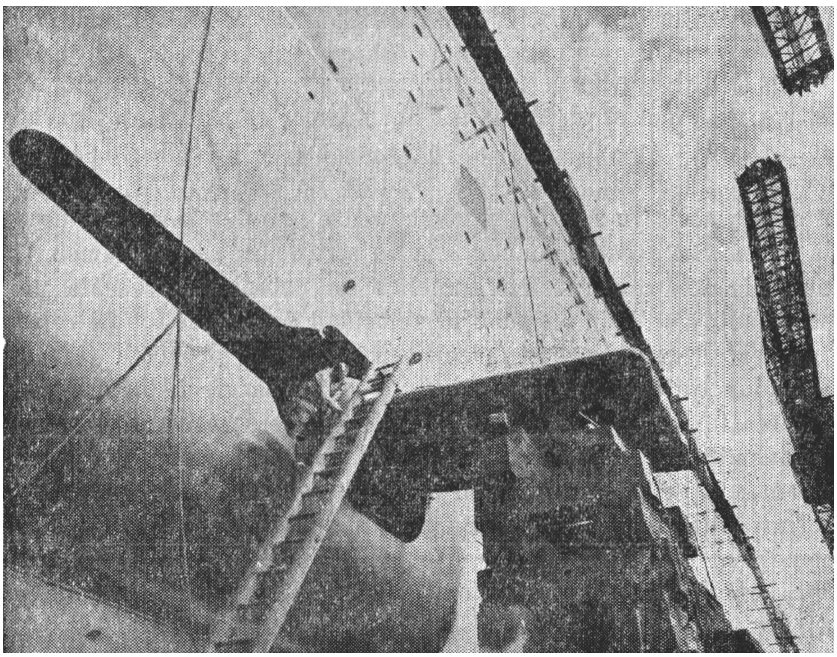
En cambio, una nave totalmente sumergible se sustraería a esos inconvenientes y sería perfectamente apta para el transporte de cargas. A juicio del señor Nolan, basta tener presente

el ejemplo de la ballena para comprobar que un navío sumergible, a despecho de los inconvenientes originados por la aumentada presión, podría desarrollarse mucho más libremente, pues evolucionaría en un medio homogéneo, que le exigiría escasa capacidad de maniobra. Al mismo tiempo, un casco de sección circular o elíptica, es intrínsecamente más resistente, a igualdad de peso y de volumen, que el de estructura convencional cuya obra viva y obra muerta actúan además en tres medios de distinta naturaleza y características físicas.

Termina el señor Nolan su exposición sugiriendo que, para estas nuevas embarcaciones, se podría desarrollar el control automático hasta sus últimas consecuencias, lo cual permitiría obtener una secuencia continua totalmente automatizada de operaciones y maniobras entre los puertos de carga y descarga, prescindiendo absolutamente de la necesidad de una tripulación.

NUEVO TIPO DE ESTABILIZADORES PARA EL «Q4»

Un técnico está terminando el ajuste de los estabilizadores de nuevo modelo —los más poderosos de su tipo que se hayan co-



locado hasta el presente en un barco de pasajeros— en la popa del nuevo transatlántico de lujo de 58.000 t, que por ahora se

llama «Cunarder Q4», en los astilleros de John Brown *&* Co., en Clydebank, Escocia. Cuando las cuatro aletas no están en uso se retraen girando hacia proa en su alojamiento en el interior del casco; están totalmente rellenas con espuma de plástico para evitar filtraciones y la corrosión interna. Un revestimiento durísimo de resina epoxy protege cada estabilizador de la erosión provocada por el flujo de agua. A pesar de que el «Q4» será uno de los barcos de pasajeros más veloces y poderosos del mundo, los estabilizadores no son más grandes que los comúnmente utilizados en embarcaciones mucho más pequeñas.

MEDIO ORIENTE

EL CANAL DE SUEZ

El canal de Suez tiene una extensión de 173 kilómetros que van desde Port Said, al Norte, en en el mar Mediterráneo, hasta la ciudad de Suez, situada sobre el golfo de Suez, al Sur, en el mar Rojo.

Tiene una profundidad de 12 metros 70 centímetros y un ancho de 60 metros. Paralelo a este canal de aguas saladas de Suez corre otro de agua dulce proveniente del río Nilo para provisión de agua potable y también como vía fluvial que sirve de vía de tránsito para embarcaciones menores que pueden penetrar al canal principal por medio de esclusas colocadas a intervalos.

Este ramal fluvial parte desde las cercanías de El Cairo y al llegar a Isniailía se bifurca en dos ramales, uno hacia el Norte, hasta Port Said, y otro hacia el Sur, hacia Suez.

El canal consta de tres secciones, pues en su trayecto se hallan tres lagos donde los buques esperan su turno de ida o vuelta.

El faraón Nekao, en el año 609 antes de Jesucristo, con la idea de "que pudieran navegar por él dos trirremes de frente" trazó un tercer canal terminado 80 años después por el conquistador persa Darío. En el año 98 a.C. el emperador romano Trajano dispuso su limpieza y más tarde el califa Omar hizo que el lugarteniente Amir Un el-Asi, lo dejara en funcionamiento, pero al final del siglo IX el sultán Al Manzur lo mandó cerrar a fin de impedir el transporte de granos hacia Arabia.

Los navegantes europeos que partían hacia las Indias orientales necesitaban tocar Africa occidental y bajar hacia el sur hasta doblar el cabo de Buena Esperanza y remontar luego el

océano Indico hasta el golfo de Arabia, golfo Pérsico y golfo de Bengala. El trayecto era demasiado largo y costoso y la idea de canalizar el istmo de Suez comenzó a vislumbrarse. La ambición original fue de Napoleón, pero no llegó a concretarse hasta mediados del siglo pasado. Fue entonces que el ingeniero y diplomático francés Fernando De Lesseps propuso la empresa al virrey de Egipto, Mohammed Said Pasha, quien dio su inmediato apoyo y la necesaria concesión. El 25 de abril de 1859 comenzó la excavación con dineros franceses y egipcios, mientras Gran Bretaña hacía notar su actitud opuesta a *la* obra. Diez años después, el 17 de noviembre de 1869, se inauguró el canal con una procesión de 68 barcos encabezados por el yate «L'Aigle», a cuyo bordo viajaba la emperatriz Eugenia. Desde esa fecha comenzó a regir la concesión legal a favor de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez por el término de 99 años, al final de los cuales Egipto entraría a ser dueño exclusivo de la explotación.

Pero en 1956 (trece años antes de vencer la concesión) el presidente de Egipto, Gamal Abdel Nasser, nacionalizó unilateralmente el canal provocando un conflicto con Francia y Gran Bretaña. En 1957 Egipto dio a conocer las condiciones que imponía para abrir el canal a la navegación internacional. Un año después esa vía marítima pasó a ser propiedad legal de Egipto, al firmarse un convenio entre dicha república y la antigua compañía del canal de Suez.

Ya para entonces la estatua de Fernando De Lesseps, que dominaba la entrada norte del canal, había sido derribada de su pedestal por una multitud de 5.000 egipcios.

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata médico Gaspar Pedro Ramón López, guardiamarina I. M. (C) Ramón Ruiz López, teniente de fragata auditor Juan Eduardo Quick, tenientes de fragata bioquímicos Agustín Angel Savoretti y José Humberto Solís, capitán de corbeta contador Enrique Andrés Oliva y teniente de fragata odontólogo Eduardo Imperiale.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Teniente de navío Julio Alonso Bali, capitán de fragata Oscar A. Baisi, contraalmirante Gastón Clement, capitán de fragata Andrés Comolli, capitán de fragata Miguel A. Cosenza, capitán de fragata Alberto Daito, contraalmirante Benardino F. Figuerero, capitán de fragata Manuel Filipelli, capitán de corbeta Carlos A. Godio, capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe, capitán de fragata Héctor González Warcalde, capitán de navío Manuel H. Górriz, capitán de navío Horacio Howard, contraalmirante Edgardo Izquierdo Brown, contraalmirante Gastón D. Lestrade, capitán de fragata Ernesto R. del Mármol Grandoli, capitán de corbeta Moisés Matesevich, capitán de fragata David R. Molteni, contraalmirante Juan C. Parodi, capitán de

fragata José Pérez Aquino, capitán de navío Julio A. Petrocehi, capitán de fragata Manuel A. Picasso, capitán de fragata Atilio Pinasco, capitán de navío Oscar J. R. Rumbo, capitán de fragata Juan P. Sáenz Valiente, capitán de fragata Jorge Enrico y capitán de fragata Enrique G. Raspini.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS CONCURRENTES

General Eduardo Lapez y señores Federico G. Leloir, Gustavo Figueroa y Renzo A. Caputo.

REINCORPORACION DE SOCIOS

Teniente de navío contador Haden Martín Veciana.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Profesor José Carlos García y doctor Hernán Jorge Ferrari.

CONFIRMACION DE SOCIOS CONCURRENTES

Ex-teniente de corbeta (C) Raúl Oscar Machado, ex-teniente de fragata bioquímico Carlos Arístides Insaurralde y ex-teniente de navio Juan Carlos Mario Carosella.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Justo A. Galliano, capitán de navío Pedro S. Quihillalt, capitán de navío Ernesto P. Morixe, capitán de fragata Angel Acevedo y capitán de corbeta Rodolfo A. Calderón.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío Ricardo Hermelo, capitán de fragata Alberto González Videla y capitán de corbeta médico Juan Salvador Busso.

Por art. 29, inciso 4°: Teniente de corbeta (R) Juan María Scarímbolo.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Doctor Juan Gregorio Romano Yalour.

Por renuncia: 1er. Teniente Aer. Manuel Alberto Cuitiño y teniente 1° (RE) Horacio E. Caracotche.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Art. 16, inc. 5°: Ex-teniente de fragata Juan Carlos Podestá, ex-teniente de navío médico Ramón A. Jiménez, ex-teniente de corbeta contador Iván Francisco Leiva, ex-guardiamarina Osvaldo Miguel Bove y ex-teniente de fragata odontólogo Héctor Vicente Welsh.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA

El 26 de abril se realizó una Asamblea Extraordinaria, a efectos de considerar la reforma del Estatuto social en sus artículos 9, 15, 66 y 69, Capítulo IV (Título III), e incorporación de los artículos 15 bis, 23 bis y 31 bis. Aprobadas las modificaciones propuestas, los textos pertinentes quedaron redactados en la siguiente forma:

Art 9. — El Centro Naval reconoce las siguientes categorías de socios:

1° Honorarios.
2° Vitalicios.
3° Activos.
4° Vitalicios Concurrentes.
5° Concurrentes.
6° Transeúntes.

Art. 15. — Para ingresar como socio Activo, el interesado lo solicitará por escrito a la C. D. En los casos del artículo anterior, la C. D. expondrá la solicitud a la consideración de los socios en lugar visible durante 8 días. Dentro de los 30 días de cumplido ese término, la C. D. decidirá en votación secreta su reconocimiento o ratificación por dos tercios de votos de los miembros presentes. Los que se incorporen luego de transcurridos 2 años de su egreso como Oficial, deberán abonar una cuota de ingreso equivalente a 12 cuotas sociales por cada año o fracción de año.

Art. 66. — Corresponde al Presidente:

1° Representar al C. N. y a la C. D. en todos sus actos. La representación legal reglamentada por el presente artículo es sin perjuicio de los mandatos generales o especiales que la C. D. está facultada para otorgar y en virtud de los cuales dicha representación podrá ser ejercida por los miembros de la C. D. o personas que no integren la misma que hayan sido expresamente autorizadas por la C. D. para actuar ante los Tribunales de Justicia de cualquier fuero o jurisdicción que fueren, y ante las reparticiones públicas y entidades autárquicas, con especial facultad de absolver posiciones.
2° Presidir las Asambleas y las reuniones de la C. D.
3° Convocar a las Asambleas y citar a la C. D.
4° Firmar los documentos que las Asambleas y la C. D. expidan en nombre del C. N.
5° Ordenar el pago de los gastos extraordinarios autorizados por las Asambleas o la C. D.
6° Hacer cumplir este Estatuto y las resoluciones de las Asambleas o C. D.

7° Resolver cualquier caso urgente, siempre que le sea imposible reunir a la C. D., debiendo dar cuenta a ésta en la primera oportunidad para su consideración.

8° Proponer el nombramiento del Secretario y los miembros de la C. D. y socios Activos que deben componer las subcomisiones.

9° Intervenir en los balances, depósitos y demás asuntos de Tesorería.

10° Ejercer las demás atribuciones que este Estatuto le confiere y aquellas que, no estando fijadas expresamente, se derivan del cargo que desempeña. En este último caso, deberá dar cuenta a la C. D.

Art. 69. — Corresponde al Secretario:

1° Concurrir todos los días hábiles al local del C. N.

2° Atender el despacho diario de la Secretaría y firmar las notas de trámite usual. Comunicará por sí las resoluciones de la C. D., que por su naturaleza o importancia no necesiten ser suscriptas por el Presidente.

3° Visar todo pago de cuentas ordenado por la C.D.

4° Vigilar y hacer efectivo el cumplimiento del Estatuto, del Reglamento y de las resoluciones de la C.D.

5° Intervenir en cualquier cuestión que se suscite en la casa, informando a los demás miembros de la C.D. presentes, si éstos no hubieren tomado ya intervención directa.

6° Labrar las actas de las Asambleas y reuniones de la C.D.

7° Refrendar las actas, comunicaciones y demás documentos sociales, conjuntamente con un vocal de la C.D. que se designará al efecto.

8° Llevar el registro general de socios.

9° Organizar y custodiar el archivo del C.N.

10° Redactar el proyecto de memoria anual.

11° Llevar el registro de firmas de los socios.

12° Ejercer las demás funciones que determine el Reglamento o establezca la C.D. e intervenir en representación del C.N. en todos los asuntos administrativos o judiciales que se susciten entre la institución y su personal o terceros, con amplias facultades de absolver posiciones.

CAPITULO IV. — De los socios Vitalicios Concurrentes, Concurrentes y Transeúntes.

Art. 15 bis. — (Se incorpora al *Capítulo IV)* — Serán reconocidos como socios Vitalicios Concurrentes los que hayan cumplido 50 años ininterrumpidos como socios Concurrentes.

Art. 23 bis. — Los socios Vitalicios Concurrentes tendrán todos los derechos de los socios Concurrentes, pero no abonarán cuota social.

Art. 31 bis. — La C.D. podrá amonestar a los socios, por resolución tomada en la forma establecido en el Art. 30, cuando la infracción no justifique su suspensión.

ASAMBLEA ORDINARIA.
RENOVACION PARCIAL DE LA COMISION DIRECTIVA

El 26 de abril, en el local social del Centro y con la presencia de los señores inspectores de Justicia y de Mutualidades, se llevó

a cabo una Asamblea Ordinaria en la que se trató el siguiente Orden del Día:

1° Consideración de la memoria, balance, inventario e informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondientes al ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1966.

2° Nombramiento como socios Honorarios de los señores ingeniero Justiniano Allende Posse y doctor Isidoro Ruiz Moreno.

3° Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

4° Proclamación de los nombres de los electos.

Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

Puestos a consideración de la Asamblea los puntos 1° y 2° fueron aprobados; luego se pasó al punto 3° procediéndose a la emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

De acuerdo con los resultados obtenidos en el escrutinio efectuado, fueron proclamados los nombres de los electos, que fueron los siguientes:

Período 1967-1969

Presidente: Vicealmirante Leonardo Mc Lean

Vicepresidente 1°: Contraalmirante Francisco L. D. Morell

Tesorero: Cap. Nav. Contador Héctor J. Domínguez

Vocales titulares:

Capitán de Navío Luis D. González Castrillón
Capitán de Navío Jorge A. Marguery
Capitán de Fragata Ismael Domingo Molina
Capitán de Navío I. M.Rodolfo Poletti
Capitán de Fragata Héctor Damián Gadea
Capitán de Fragata Siró V. L. de Martini
Capitán de Fragata Antonio M. Reguero
Capitán de Fragata Auditor Ramón L. Morell
Capitán de Corbeta Mariano A. Torre
Capitán de Fragata Alcides Corvera

Período 1967-1968

Vocal Titular:

Capitán de Corbeta Eduardo M. Girling

Vocales Suplentes:

Capitán de Fragata Amílcar G. Speicher
Capitán de Corbeta Norberto M. Couto
Capitán de Corbeta Carlos E. Barilli
Capitán de Corbeta Alberto J. Valdéz
Capitán de Corbeta I. M. Oscar Alfredo Castro
Capitán de Corbeta Juan Carlos Abbondanza

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Período 1967-1969

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de Navio Contador Manuel O. Vaccari

Período 1967-1968

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de Corbeta Eduardo C. Valotta

Período 1967-1968

Revisores de Cuentas Suplentes:

Capitán de Corbeta Gustavo R. Grunschlager

Teniente de Navío Juan C. Brown

En razón de haber presentado el señor capitán de fragata Alcides Corvera la renuncia como candidato a Vocal titular, se procedió a reemplazarlo con el Vocal suplente, capitán de corbeta Carlos E. Barilli.

SUBCOMISIONES, DELEGACIONES Y COMISIONES INTERNAS

Han sido integradas las distintas subcomisiones, delegaciones y comisiones internas, las cuales figuran en las primeras páginas de este Boletín.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Nombramiento de Presidente del Consejo Directivo

De acuerdo con lo especificado en el Art. 4° del "Cuerpo de Normas" del Instituto mencionado, ha sido nombrado Presidente del Consejo Directivo del mismo el señor Jefe del Estado Mayor General Naval, Vicealmirante D. Pedro A. J. Gnavi.

Representantes del Centro Naval

Los capitanes de navío Emilio E. Massera y Pablo E. Arguindeguy han sido nombrados representantes del Centro Naval ante el Instituto del epígrafe.

PRESTAMOS DE TESORERIA — NUEVA ESCALA

Ha sido aprobada la nueva escala de préstamos a otorgar a los señores socios, en la cual se ha incluido un adicional de pesos 5.000 para absorber el impuesto del 2 % anual que determina el Art. 6° de la Ley 17.196/67, que debe aplicarse sobre saldos de toda operación de crédito a concederse.

Dicha escala es la siguiente:

— Almirante, vicealmirante y contraalmirante ..... m$n. 240.000.—
— Capitán de navío ..... 210.000.—

— Capitán de fragata	„	180.000.—
— Capitán de corbeta	„	150.000.—
— Teniente de navio	„	120.000.—
— Teniente de fragata	„	100.000.—
— Teniente de corbeta	„	85.000.—
— Guardiamarina.....	„	75.000.—

ANEXO CENTRO NAVAL — MODIFICACIONES A LA REGLAMENTACION VIGENTE

Se ha dispuesto agregar los siguientes párrafos:

Al Art. 201: "En caso de no haber comodidades disponibles para el alojamiento de las personas indicadas en el artículo 301 - incisos a) y b, la Gerencia del Anexo tendrá la obligación de gestionarle comodidad en otro Hotel, en cuyo caso la diferencia de tarifas será abonada por el Centro Naval, pero sólo podrán acogerse a los beneficios de esta prerrogativa aquellos socios que hubieren efectuado su reservación en la forma prescripta en el presente artículo".

Al Art. 303: "Los hijos mayores de 6 años y de distinto sexo que los padres no podrán compartir en ningún caso habitaciones con los mismos. Asimismo, en caso que de acuerdo con el 1er. párrafo de este artículo corresponda otorgar a un socio más de una habitación, no se permitirá alojar dos hijos de distinto sexo mayores de 12 años en una misma habitación".

BAR DEL ANEXO CENTRO NAVAL — AUMENTO DE TARIFAS DE CAFETERIA

En la cafetería del Bar del Anexo, rigen los siguientes precios:

— Completo	m$n.	00.—
— Simple	„	50.—
— Café solo	„	15.—
— Café doble	„	25.—
— Tostadas, manteca y dulce	„	30.—

DIA DE LA ARMADA ARGENTINA

El 17 de mayo, en conmemoración del Día de la Armada Argentina, se dispuso el embanderamiento del edificio y la iluminación de la puerta principal de nuestro Centro. Asimismo, se remitió un telegrama de salutación al Comando de Operaciones Navales, y en homenaje al Almirante Brown, se colocó una ofrenda floral en el monumento que perpetúa su memoria.

SUBCOMISION DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES. REGLAMENTACION

Se ha resuelto agregar a esta Reglamentación el Art. 7°, que dice: "Los premios podrán ser declarados desiertos si a juicio de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones así correspondiere".

Asimismo se ha modificado el Capítulo II, que corresponde a concursos, premios y colaboraciones para el Boletín, de acuerdo con lo que se expresa en las primeras páginas del presente número.

ADQUISICION DE UN CUADRO

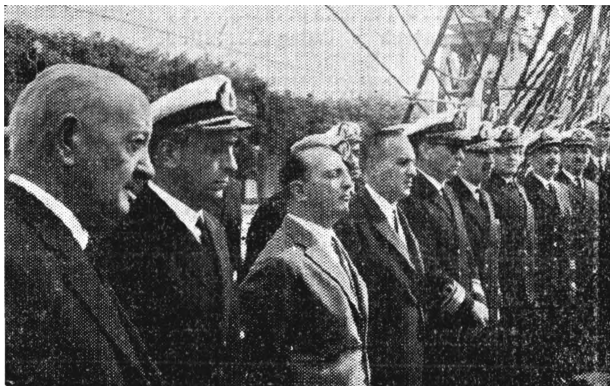
A solicitud del Sr. Presidente del Instituto Browniano, la C. D. ha resuelto votar una partida de m$n 20.000 para la adquisición de un cuadro del pintor Alejandro Chiapasco, autor del proyecto del monumento al Almirante Brown, quien actualmente cuenta 82 años de edad y se halla en precaria situación económica.

AUMENTO DE LA CUOTA SOCIAL

A partir del 1° de mayo la cuota social ha sido fijada en 790 pesos.

HOMENAJE A LA FRAGATA A.R.A. "LIBERTAD" POR EL CRUCE DEL ATLANTICO NORTE

El 25 de abril, en una ceremonia llevada a cabo a bordo del buque-escuela "Libertad", una delegación de nuestra Institución, encabezada por su Presidente, vicealmirante Mc Lean, descubrió una placa que obsequió el Centro Naval, recordativa del cruce del Atlántico Norte totalmente a vela realizado en tiempo récord en su IV° Viaje de instrucción efectuado el año pasado.



Durante la ceremonia

En dicho acto se hallaban presentes, además, el Director General de Administración Naval, contraalmirante Jorge A. Desimoni, el Director de la Escuela de Guerra Naval, contraalmirante

Eugenio Fuenterosa, el Decano de los Almirantes, almirante Francisco Lajous, el ex-comandante de la nave en ese viaje, capitán de navío Ricardo G. Franke, juntamente con el actual comandante de la fragata "Libertad", capitán de fragata Oscar Antonio Montes y su Plana Mayor.



El Presidente del C. N. leyendo su discurso

En la oportunidad usó de la palabra el vicealmirante Mc Lean, quien expresó:

El Centro Naval, cuya presidencia tengo el honor de ejercer, ha querido asociarse al júbilo que ha provocado la proeza del cruce del Atlántico Norte por la Fragata Libertad en tiempo record, ofreciendo esta modesta placa de recordación.

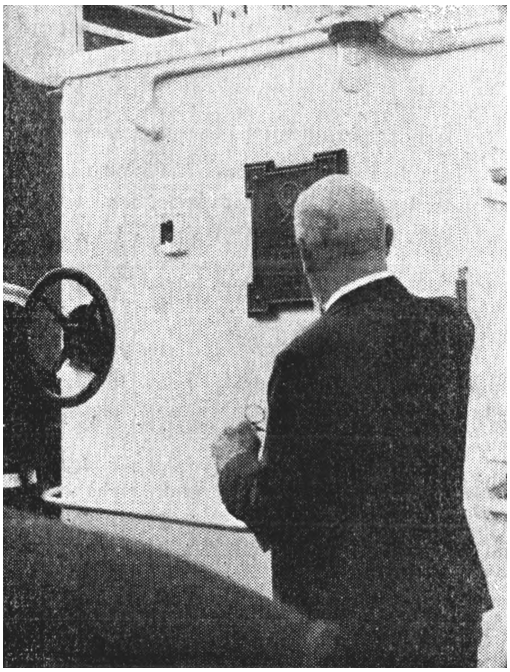
Cuando tuvimos conocimiento de la hazaña cumplida, como marinos sentimos una enorme satisfacción rayana con el inefable orgullo de sabernos miembros directos de esta pujante Armada nuestra. Esta Marina de Guerra que no hace mucho incorporó a su acervo la nave en la cual se prolonga el aprendizaje de la verdadera vida del mar.

Proyectada y construida íntegramente en el país, lo que debemos destacar con énfasis, lleva con el mensaje de amor y de paz expresado en su pabellón, la demostración de capacidad de nuestros astilleros, y a su bordo una sana juventud cuya preparación profesional, física y moral la habilita para significativas proezas como la que ahora celebramos.

Durante el último viaje de instrucción realizó navegación de altura, efectuando el primer cruce del Atlántico Norte totalmente a vela; subrayémoslo: ¡a vela pura!, en tiempo realmente de excepción, no obstante hacer cambios de rumbos para mejor gobierno debido a dos grandes temporales en la derrota.

Por ello aporta hoy para orgullo de nuestra Armada el codiciado trofeo "Boston Teapot", logrado en ardorosa competencia con otras embarcaciones extranjeras con mayores experiencias en las lides náuticas. Fue obtenido no sin verdaderos esfuerzos, no sin disciplina manifiesta; alcanzado con fe, con tesonera dedicación y, por sobre todas las cosas, con un evidente ansia de superación que la ha llevado a proyectarse en el concierto marinero mundial con perfiles ciertamente singulares.

Navegadora de todos los mares, de ahora en más lleva con su nombre LIBERTAD el prestigio de una proeza, la pujanza de una nación que lo tiene todo, absolutamente todo, para encaminarse de una buena vez hacia un futuro de realizaciones.

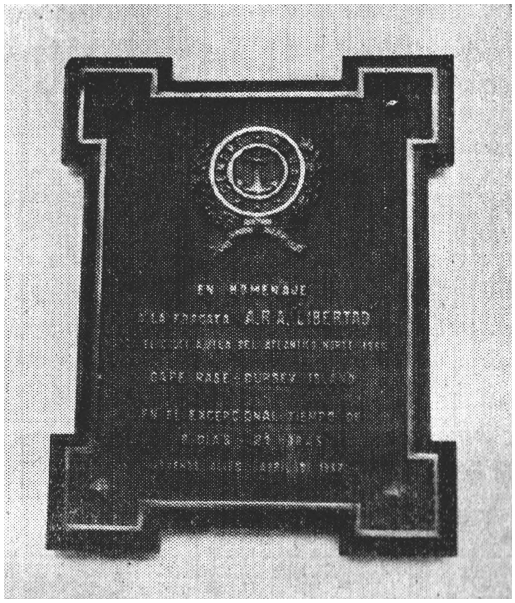


El almirante Mc Lean descubriendo la placa

Obvian las palabras de elogio para el entonces Comandante señor Capitán Franke, el jefe de maniobra, y para toda la tripulación de la Fragata: Las mismas están condensadas en esta placa que en nombre del Centro Naval descubro tan jubiloso como emocionado. Es pues, señores, el homenaje que hemos querido brindar como reconocimiento de un hecho singular que perdurará en las páginas brillantes de nuestra Armada.

Señor Comandante Capitán Montes: muchas gracias por permitirnos exteriorizar en esta forma nuestro especial estado de ánimo.

Seguidamente el vicealmirante Mc Lean procedió a descubrir la placa, cuya leyenda dice: "EN HOMENAJE A LA FRAGATA A.R.A. LIBERTAD POR EL CRUCE A VELA DEL ATLANTICO NORTE, 1966 — CAPE RACE-DURSEY ISLAND — EN EL EXCEPCIONAL TIEMPO DE 6 DIAS 21 HORAS — BUENOS AIRES — ABRIL DE 1967".



La placa donada

A continuación, y para agradecer la donación, habló el capitán Montes, quien dijo:

Muchas fueron las glorias y proezas que en sus innumerables viajes per el mundo acumuló nuestro antecesor la Fragata "Presidente Sarmiento", y cuando ella fue convertida en museo histórico de sus propios viajes, muchos fuimos los que pensamos que su reemplazo en el consenso mundial sería una tarea que rayaba en lo imposible.

Si a ello agregamos la siempre reconocida calidad de aquellos Comandantes, hoy nuestros queridos y admirados viejos almirantes, pareció que no existiría discusión posible y la heredera de aquellas glorias no tendría otra alternativa que, en lugar de usar su nombre, decir "soy la sucesora de la Fragata «Presidente Sarmiento»".

Hoy, sin embargo, creo poder decir sin equivocarme que el buque a mi mando tiene ya vida propia, que no existe por su antecesora en la opinión pública mundial sino que ha sido capaz de comenzar a usar su nombre: "Libertad". Ello ha sido posible gracias no sólo a la bondad del material, factor sumamente importante como todos reconocemos, sino también y muy especialmente a la calidad del material humano que la tripuló en sus cuatro primeros viajes y a quienes hoy me permito decirles ¡gracias!

por el buque que me han dejado. ¡Gracias señores Comandantes, Planas Mayores y tripulaciones, que desde 1963 hasta 1966 han paseado por el mundo con eficiencia e hidalguía esta Fragata!

Estas consideraciones me llevan además a pensar que nosotros, sus herederos en la Marina, señor Almirante, estamos poniendo todo nuestro empeño en tratar de imitarlos manteniendo todo aquello que Uds. lucieron y nos legaron para gloria y prestigio de nuestra querida institución y del país todo.

Señor Almirante: Se me hace difícil agradecer esta placa que dona el Centro Naval, pues sería como encontrar palabras en la lengua castellana para agradecer algo que nuestro padre hace por nosotros, y sólo se me ocurre decir que trataremos, los Comandantes a quienes de aquí en adelante nos toque esta función, de dejar bien alto los prestigios hasta aquí conseguidos y que Uds. nos inculcaron con su ejemplo.

¡Muchas gracias!

ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL

El 4 de mayo se llevaron a cabo los actos celebratorios del 85° aniversario de la Institución, iniciándose éstos con una reunión en la Presidencia con los miembros salientes y entrantes de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.



Vista parcial de la concurrencia

Más tarde, en el salón del segundo piso y ante una extraordinariamente numerosa concurrencia de socios e invitados, el señor Presidente, vicealmirante Mc Lean, dijo:

En este significativa 85° aniversario que cumple hoy nuestro querido Centro, deseo saludaros muy afectuosamente, y lo hago sumamente honrado desde este estrado, por la circunstancia de haber sido reelegido titular de la Institución, lo cual configura el beneplácito de los señores consocios; por la labor cumplida.

Ciertamente, no hubiera sido posible dar término a esa labor sin la eficaz colaboración de todos los señores miembros de la Comisión saliente, a quienes debo expresar mi sincero agradecimiento y formular votos porque el éxito les acompañe en sus actividades y que, aunque alejados de la Comisión Directiva, sigan indirectamente colaborando con ella.



El Presidente reelecto iniciando el acto

En el cumplimiento de nuestro programa creo que hemos logrado satisfacer en parte los anhelos de los señores asociados, a quienes expusimos con anterioridad los planos y proyectos de las distintas obras, sin que los mismos originaran críticas ni observaciones de ninguna especie.

Si el gasto ha sido considerable, ello se justifica con la capitalización que las mismas significan para el Centro, sin contar que debe pensarse en el futuro, dada la expansión que cada día adquieren los distintos servicios y en especial la Tesorería, cuyos beneficios están demostrados en la última Memoria y en la ayuda social que ella presta y que trataremos de ampliar.

Ultimamente hemos creado tres nuevos préstamos: a las viudas cuyos haberes administra el Centro, con el aval de un socio activo; un préstamo escolar extra y otro préstamo por enfermedad o fallecimiento, también extra.

Cumplimentando el anhelo de un numeroso grupo de asociados, hemos habilitado nuevamente los baños en el subsuelo de la casa, así como procedido a la instalación de una jaula de golf y un baño Sauna (finlandés) en reemplazo del baño turco, que también era requerido.

Por otra parte, también hemos prestado especial atención en mejorar las condiciones y comodidades de la Delegación Puerto Belgrano, y hemos habilitado una sede en la Delegación Ushuaia, a fin de que los socios destinados a esa zona, y sus familias, puedan tener un lugar de reunión y aprovechar los beneficios que les brinda nuestro Centro.

Vivimos un complicado mundo en que los fenómenos sociales y económicos adquieren reflejos en el medio social y consecuentemente producen angustia y agitación, aumentadas por la penetración de ideologías que basan su acción en el estancamiento y el subdesarrollo.

Nos hallamos en pleno proceso revolucionario. Se está tratando de reestructurar la administración pública sobre el régimen de libertad consagrado por la Constitución del 53, régimen que forjó el progreso alcanzado por la Nación hasta la época de la tiranía. Se continúa aún la búsqueda de las causas del desorden material y moral que soportó nuestro país, pero creo que con honestidad y disciplina podremos vencer los obstáculos.

Estamos aún en plena faena: volver a la pretendida normalidad antes de que esté bien cumplida, es sepultar imprudentemente en el olvido las causas del mal, el que seguirá carcomiendo las raíces de la nacionalidad, las bases de nuestra soñada grandeza.

Hace unos momentos se han hecho cargo los nuevos miembros de la Comisión Directiva elegidos en la Asamblea del 26 de abril. Agradezco la distinción que me han acordado los señores consocios al elegirme nuevamente para dirigir esta benemérita Institución por un nuevo período, y con el aporte de los calificados consocios que me acompañarán confío en continuar con renovado empuje el cumplimiento de la misión impuesta.

Señores: al festejar el Centro Naval sus 85 años de existencia, en esta casa plena de tradición, donde pareciera resonar el eco del camino que trazaran aquellos líricos que lo fundaron en 1882, hago votos sinceros por su engrandecimiento y por la unión de la familia naval.

Luego se procedió a la entrega de los distintos premios por trabajos publicados el año pasado en el Boletín de la Institución (cuya nómina y premios obtenidos publicamos en nuestro número anterior), como así de los diplomas de honor a los nuevos socios vitalicios y las medallas "Bodas de Oro", a los que cumplieron 50 años como socios, que son los siguientes, por orden de ingreso:

SOCIOS VITALICIOS — Diploma de Honor

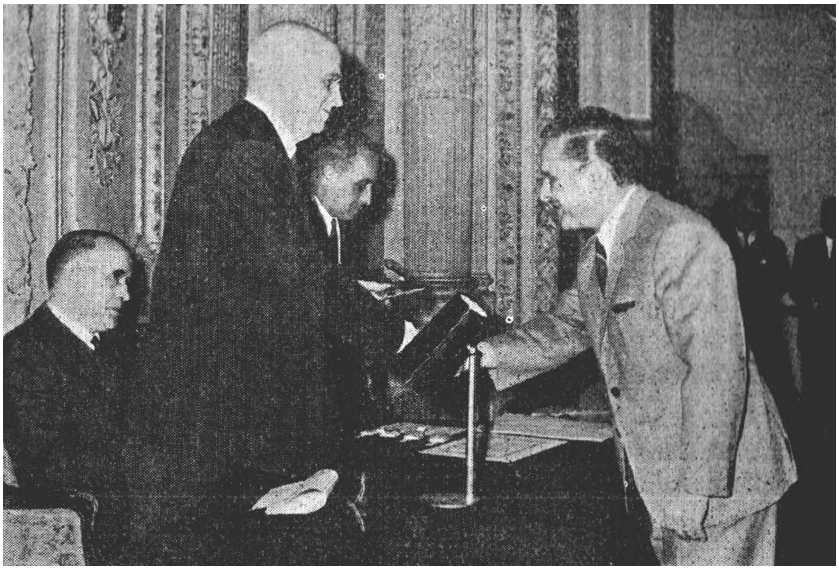
1 — Contraalmirante contador Lorenzo Palmieri
2 — Capitán de navío contador Agustín A. Suárez
3 — Guardiamarina Arturo Ballester
4 — Capitán de fragata Lorenzo M. Buasso
5 — Capitán de navío Ramón Casanova
6 — Capitán de fragata Julio C. Coto
7 — Capitán de corbeta Bernardo P. Denax
8 — Contraalmirante José M. Esquibel
9 — Capitán de fragata Heriberto Gambirassi
10 — Teniente de navío Arturo Genole
11 — Capitán de fragata Alfredo Lavalle
12 — Contraalmirante Blas Massimino
13 — Capitán de fragata Rodolfo M. Pourrain
14 — Capitán de corbeta Augusto Donato Saravia

15 — Capitán de corbeta Francisco Schiaffino
16 — Capitán de fragata Carlos A. Barros
17 — Capitán de navío Pedro Cases
18 — Capitán de navío Lorenzo Muruzábal
19 — Capitán de fragata contador Julio M. Berazay
20 — Capitán de corbeta capellán César P. Zoni

50 AÑOS DE SOCIO — Medalla BODAS DE ORO

1 — Vicealmirante Luis F. Merlo Flores
2 — Capitán de navío contador José Rivera
3 — Capitán de fragata Edelmiro A- Cabello
4 — Capitán de fragata Américo Cáceres
5 — Teniente de navío José M. Castro
6 — Teniente de navío Ricardo Cepeda
7 — Capitán de corbeta Jorge Luis Lenain
8 — Capitán de fragata Silvio J. Leporace
9 — Capitán de corbeta Joaquín Mainer
10 — Capitán de fragata Guillermo Montenegro
11 — Capitán de navío Alberto San Martín
12 — Contraalmirante I. M. Jorge C. Schilling
13 — Capitán de fragata Jorge C. Servetti Reeves
14 — Capitán de corbeta Ricardo Iribarne
15 — Capitán de navío Aquiles R. Magnoni
16 — Contraalmirante Edmundo Manera
17 — Capitán de fragata Ruperto Parodi Lascano
18 — Capitán de navío contador Hugo P. Galbiati
19 — Capitán de fragata contador Guillermo Zopatti

Asimismo, el señor Presidente entregó una medalla "Bodas de Plata" al señor Miguel Saracino, Jefe del Despacho General,



El Sr. Saracino recibe la medalla "Bodas de Plata"

por haber cumplido, el 2 de enero ppdo., 25 años de labor en nuestro Centro.

Finalmente se sirvió un vino de honor, desarrollándose una animada tertulia hasta bien entrada la noche.

YACHT CLUB CENTRO NAVAL

Ha sido integrada la Comisión del Yacht Club Centro Naval con los siguientes asociados:

Comodoro: Capitán de navío Jonás L. Sosa; Secretario: Teniente de navío, Ing. Roberto A. Maxera; Vocales: Capitán de fragata, Carlos M. Giavedoni; Capitán de corbeta, Mariano A. Torre; Capitán de corbeta, Héctor Varela; Tesorero: Teniente de navío, Contador Cayetano M. V. Carvajal.

ACTO EN EL INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

En los salones de nuestro Centro se llevó a cabo, el 21 de abril, un acto en el cual fueron entregados los premios del concurso literario organizado el año pasado como homenaje al Sesquicentenario de nuestra Independencia, efectuándose además la presentación del número 1 de la revista *Resúmenes Analíticos de Bibliografía Militar,* que dirige el capitán de navío IM Rubén A. Ramírez Mitchell y que edita dicho Instituto, como así de los dos últimos volúmenes de las ediciones del mismo: *La novela del mar,* del contraalmirante Mariano F. Beascoechea, y *La Armada del Obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas,* del vicealmirante Ernesto Basílico.

De este acto de singular relieve da cuenta detallada la crónica que se inserta en las Notas Profesionales Nacionales del presente número.

COMIDA

El 14 de junio se realizó una comida que nuestro Centro efectuó en su sede social, retribuyendo iguales atenciones, en honor de las comisiones directivas de los círculos Militar y de Aeronáutica.

A la misma concurrieron los señores presidentes de ambas instituciones y varios miembros de sus comisiones directivas y sus respectivas esposas.



RICARDO HERMELO

Capitán de Navío

Falleció el 19 de abril de 1967

NACIMIENTO: El 31 de mayo de 1907, en la Capital Federal.

INGRESO EN LA ARMADA: El 18 de febrero de 1922, como aspirante en la Escuela Naval Militar.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: 1935, aprobó la Escuela de Aplicación para Oficiales, orientación "Artillería"; 1942, aprobó el curso sobre Derecho Internacional; 1948, aprobó el curso general de la Escuela de Guerra Naval.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 1° de enero de 1929; a teniente de corbeta, el 9 de abril de 1931; a teniente de fragata, el 31 de marzo de 1934; a teniente de navío, el 31 de diciembre de 1936; a capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1941; a capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1945, y a capitán de navío, el 31 de diciembre de 1950.

DESTINOS: «Pte. Sarmiento», «9 de Julio», «San Juan», «Bahía Blanca», «25 de Mayo», Primera Región Naval, «Rosario», «Moreno», Escuela Naval Militar, «San Luis», «Córdoba», Fuerzas Navales Adscriptas, Fuerza Naval de la Zona Naval Marítima, Escuela de Guerra Naval, «Cervantes», «La Rioja», Escuela de Mecánica de la Armada y Dirección Gral. del Personal Naval.

EN EL CUERPO DE RETIRO ACTIVO: Subsecretaría de Marina (Intervención Federal Pcia. de Neuquén) y Dirección Gral. del Personal Naval.

COMISIONES NAVALES DE IMPORTANCIA: 1948, designado representante del Ministerio de Marina ante la Comisión Nacional del Antártico; 1955, nombrado interventor nacional en la provincia de Neuquén.

RETIRO: Pasó a retiro activo el 1° de noviembre de 1951 y a retiro definitivo en 1959.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Manuel A. Rodríguez, en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de navío Ricardo Hermelo.

En nombre de la Armada Nacional, cúmpleme despedir los restos de quien fuera el capitán de navío Ricardo Hermelo.

Triste misión es ésta y quien la realiza tiene plena conciencia de no alcanzar a reflejar con estas palabras, en toda su dimensión, la recia y vigorosa personalidad de un oficial de marina que en su paso por la institución, impuso en su actuación esa característica con una nitidez excepcional.

Incorporado como cadete en el año 1922, una vez recibido consolida su formación profesional y cultural en diversos buques de la Armada.

Con este bagaje, en 1938 es trasladado a la E.N.M. La vieja escuela lo cuenta durante casi dos años como oficial del Cuerpo y comandante de uno de los rastreadores adscriptos y es esta circunstancia la que permite despojar a estas palabras del frío carácter oficial para convertirlas en la sincera expresión de pesar de uno de aquellos que hacia esa época integraba el cuerpo de cadetes.

Y ello es así porque la personalidad del entonces teniente Hermelo marcó un sello indeleble en el espíritu de quienes se despojaban de la vestidura de la adolescencia y se impregnaban de las esencias de una nueva vida, en cuyo proceso ese agudo e inquieto espíritu juvenil escudriñaba permanentemente a quienes correspondía imponer las nuevas vestiduras de la vida naval.

El teniente Hermelo salió airoso de esa prueba de fuego: no defraudó a los que ahora sabemos él llamaba "sus cadetes". No era el arquetipo del oficial de marina tal como alguna mente romántica acostumbra a imaginárselo. Era mucho más que eso: era el oficial capaz, seguro de sí mismo, a tono con las exigencias profesionales de esa época, oportuno —hoy diría brillante—, tenaz, incansablemente activo, pero sobre todo tremendamente conocedor del elemento humano que contribuía a formar.

A casi 30 años de distancia, cuando la vida ha provisto a quien habla de enseñanzas y elementos que ninguna educación puede aportar, la figura del teniente Hermelo amplía su dimensión con el simple aporte de una esencia humana que la juvenil edad no permite percibir. Es posible guardar así la imagen de un hombre que permanentemente sabía definir con precisión el camino recto que permitía alcanzar, quemando etapas, la formación moral y profesional que la Armada pretende para sus futuros oficiales.

Y, tal como aquí lo recordamos en su paso por la E.N.M., el capitán Hermelo fue, a lo largo de toda su carrera, de toda su vida, el hombre de moral intachable, el conductor nato, y especialmente apropiado al período en que le tocó en suerte actuar en la institución.

Con su salud ya quebrantada su carrera culminó en el año 1951. Su espíritu, sabemos, se mantuvo siempre incólume y el temor a la muerte no se incorporó a su patrimonio.

Producida la Revolución Libertadora no titubeó, pues, en aportar todas sus energías en apoyo del gobierno provisional y es así cómo, incorporado en retiro activo, fue designado interventor en Neuquén, cargo que desempeñó hasta principios de 1958.

Capitán de navío Ricardo Hermelo: la Armada Nacional lamenta hoy vuestra desaparición física, a una edad en que muchos miran todavía hacia el futuro.

Quienes os hemos conocido, nos reconfortamos pensando que vuestra moral sin tacha y vuestro inquebrantable espíritu de lucha han de ser, sin duda, un perdurable ejemplo para quienes han tenido la suerte de prestar

servicios contemporáneamente en la institución a la que ofrecisteis —sin retaceo alguno— más de la mitad de vuestra vida.

Oración fúnebre pronunciada por el almirante Isaac F. Rojas.

Un triste deber nos llama hoy a este lugar del descanso final.

Un amigo y compañero querido nos ha dejado, siguiendo el camino inexorable.

Cerca de medio siglo atrás, allá en los venturosos y desaprensivos días juveniles, comenzaron a correr juntas nuestras vidas, iniciando el severo y también feliz aprendizaje del cadete naval.

Nuestra vieja escuela, aquella de los muros y las aulas tan modestas, vio nacer nuestra amistad con Ricardo Hermelo y afirmarse un grande y duradero afecto, compartido por todos sus compañeros de una y otra promoción.

Una vocación muy firme, alentada por el ejemplo vivo de su ilustre padre, lo llevó a abrazar nuestra noble carrera, venciendo con tesón y perseverancia los escollos propios de los estudios y las disciplinas que no admiten condescendencias ni toleran injusticias.

Fuerte, optimista, valiente, vivaz, aún lo vemos apoyar sin temor las buenas actitudes, definiendo desde entonces un carácter firme y generoso, señalado en todos los actos de su vida por una conducta recta y un ánimo resuelto, para cumplir como subalterno, mandar como jefe, apoyar como amigo y decidir su propio destino como oficial superior responsable, frente a su institución y a su propia conciencia.

Marino de corazón, nuestro querido Hermelo hizo honor al uniforme naval, a su apellido y a sus compañeros. Nadie jamás lo vio fatigado en el puente, ni vacilar ante situaciones de apremio. Ningún superior escuchó de sus labios lisonja cortesana ni tímido consejo. Ningún subalterno guardó de él, el amargo sabor de una injusticia; pero tampoco conoció blanduras indebidas ni tolerancias culpables, de este buen marino y ecuánime jefe.

Criado en un hogar donde el cariñoso vínculo familiar entre padres, hijos y hermanos, nada cedía a la corrección, la moral y el respeto mutuo, Ricardo Hermelo formó el suyo sobre esos moldes honorables que constituyen el más sólido, el más duradero basamento de la célula familiar., Esposo enamorado de su fiel y amante compañera, padre cariñoso pero de mano firme y conductora, manejó su hogar celando su honra y su prestigio.

Fuera de sus actividades navales y profesionales, desempeñó con altura y decoro su papel de ciudadano consciente y responsable en la sociedad de nuestra República. Cuando ella necesitó de su concurso, en días no muy lejanos y en horas aún turbulentas, prestó su apoyo a la obra de reconstrucción nacional emprendida por la Revolución Libertadora, ejerciendo la jefatura de la intervención en la provincia de Neuquén, durante el transcurso de todo el gobierno provisional. Hondamente compenetrado de los principios éticos, políticos y administrativos que orientaban la acción gubernamental, no se dio descanso en su aplicación leal y enérgica. Cuando llegó el momento, advirtió con claridad y su modo habitual de decir las cosas graves, franco y recio, los riesgos que corría el destino político de la Revolución Libertadora. Desgraciadamente no se equivocó.

Deja así, tras su vida pública, una estela cubierta de honradez cívica y

de valor republicano; un hogar ejemplar cuyo dolor se confunde con el nuestro; amigos y compañeros que nunca le olvidaremos.

Querido Ricardo, bravo "Grumete", altivo capitán Hermelo: En nombre del ex-gobiemo de la Revolución Libertadora despido tus restos mortales y desde el fondo de mi corazón formulo un voto para que el Señor te conceda la paz que tu vida terrenal ha merecido.



ALBERTO GONZALEZ VIDELA

Capitán de Fragata

Falleció el 20 de abril de 1967

NACIMIENTO: El 30 de enero de 1907, en la Capital de Federal.

INGRESO EN LA ARMADA: El 20 de marzo de 1924 como cadete del Curso Preparatorio del Cuerpo de Ingenieros Electricistas.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: 1941, aprobó la Escuela de Aplicación para Oficiales.

ASCENSOS: A teniente de corbeta ingeniero electricista, el 27 de noviembre de 1930; a teniente de fragata ingeniero electricista, el 31 de diciembre de 1936; a teniente de navío ingeniero electricista, el 31 de diciembre de 1940; a capitán de corbeta ingeniero electricista, el 31 de diciembre de 1945, y a capitán de fragata ingeniero electricista, el 31 de diciembre de 1949.

FUNCIONES DE ENSEÑANZA: 1943-44, profesor en la Escuela Naval Militar (Cuerpo de Ing. Maq.) de la materia Electrónica; 1951, profesor en la Escuela Naval Militar.

DESTINOS: «Pte. Sarmiento», Dirección Gral. del Material, «Rivadavia», Primera Región Naval, Escuela de Mecánica de la Armada, Escuadrilla de Torpederos, Flotilla de Torpederos, «Moreno», Base Naval de Puerto

Belgrano, Base Naval Río Santiago, «Alte. Brown», «La Argentina», Arsenal Naval Buenos Aires y Escuela Naval Militar.

RETIRO: Pasó a retiro el 6 de noviembre de 1951.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Alberto A. Baglietto, en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de fragata Alberto González Videla.

La Armada Argentina me ha confiado el mandato de expresar su auténtico pesar por la pérdida de uno de sus jefes, el capitán de fragata (R.E.) Alberto González Videla.

Su paso por la Escuela Naval Militar dejó impresa en su alma de adolescente las cualidades de caballerosidad, hidalguía y contracción al trabajo que, sumadas a sus nobles calidades personales, fructificaron después en la digna y brillante ejecutoria de oficial de marina.

Prestó eficientes y largos servicios en los buques más representativos de nuestro poder naval y coronó su carrera de oficial en actividad como profesor de la Escuela Naval Militar. Digno epílogo de un auténtico marino: preparar la simiente nueva enriqueciéndola con la ilustración, la formación moral y el gran caudal de amor a la institución naval.

Cuando podía suponerse que ya había dado de sí todo cuanto tenía para el servicio, la Prefectura Nacional Marítima requirió nuevos empeños de su espíritu esforzado y utilizó sus servicios por muchos años, hasta que lo abatió la enfermedad.

Como jefe de la Marina se hizo acreedor al respeto y estimación de cuantos le rodearon, por sus virtudes como hombre, como militar y como profesional.

Como jefe de hogar su grandeza de alma, bondad de corazón y humildad, se proyectan en una familia digna cuyo dolor —que compartimos— se compensa con la herencia de sus virtudes.

Señor capitán de fragata Alberto González Videla: la Armada Argentina os despide y ruega al Altísimo quiera recibir vuestra alma en su seno.



JUSTO A. GALLIANO

Capitán de Fragata

Falleció el 20 de abril de 1967

NACIMIENTO: El 23 de octubre de 1884.

INGRESO EN LA ARMADA: El 15 de abril de 1903, como aspirante.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: Año 1915, aprobó la Escuela de Aplicación para Oficiales.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 31 de diciembrede 1907; a teniente de corbeta, el 26 de enero de 1910; a teniente de fragata, el 19 de agosto de 1912; a teniente de navio, el 23 de abril de 1915; a capitán de corbeta, el 1° de marzo de 1921, y a capitán de fragata, el 1° de marzo de 1926.

FUNCIONES DE ENSEÑANZA: Año 1918, profesor en la Escuela Naval Militar, materia: "Artillería"; año 1929, profesor de la Escuela de Aplicación para Oficiales, materia: "Arte naval militar".

DESTINOS: «Entre Ríos», «9 de Julio», «Belgrano», «Maipú», «San Martín», «Pueyrredón», «Guardia Nacional», Grupo Destructores, «Córdoba», «Maipú», «Buenos Aires», «Garibaldi», «Pueyrredón», «1° de Mayo», «Azopardo», Escuela Naval Militar, «Ingeniero Iribas», Servicio de Hidrografía Naval, Dirección General del Material Naval, «Patria», «América», Dirección General del Personal Naval, «Independencia», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Rosario», Tercera Región Naval, Arsenal

Naval Buenos Aires, Dirección General del Material Naval, Primera Región Naval y Consejo de Guerra Permanente para Suboficiales, Clases y Tropa.

RETIRO: Pasó a retiro en el año 1933. Nombrado como Retirado en Servicio en el año 1938.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Julio A. Anelli, en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de fragata Justo A. Galliano.

En nombre de la Armada Argentina, vengo a despedir los restos mortales del capitán de fragata Justo A. Galliano, que ejerciera hasta el día de su muerte la Presidencia del Consejo de Guerra Permanente para Suboficiales, Clases y Tropa de la Armada.

Y sean mis palabras el merecido y reverente homenaje que la institución le rinde en la hora triste de la despedida, del viaje sin retorno, a quien le entregó el entusiasmo de sus años juveniles allá por el año lejano de 1907, en que recibió su despacho de guardiamarina y los frutos maduros de su larga vida consagrada sin descanso al servicio naval.

Su paso por la institución, jalonado en el tiempo por diferentes destinos que debió cumplir, está orlado por el prestigio, la eficiencia y la corrección de todos sus actos, con los que supo atraer la cordial adhesión de sus subordinados y despertar el digno respeto de sus superiores. Brillante galardón que pudo ostentar en su ejecutoria y que sólo alcanzan los que, como él, están dotados de un alma generosa y límpida, una mente fecunda y sincera y una voluntad tesonera e incansable.

Recorre en las diferentes jerarquías, todos los cargos del servicio naval y en todos ellos deja el sello luminoso de su hombría de bien y su caballerosidad, retirándose del servicio en el año 1933. Pero en 1938 se incorpora nuevamente siendo designado Vocal del Consejo de Guerra en donde alcanza la Presidencia del mismo el 25 de julio de 1950, cargo en el que se desempeñaba hasta su desaparición.

Fue noble, afectuoso, sincero, leal, íntegro y por sobre todo, aún cargado de años, su alma juvenil afloraba espontánea y cordial con una frescura que era la negación permanente del peso de los años.

Jamás se abatió su espíritu y tuvo para la institución tanta adhesión y cariño, que sólo la muerte pudo arrebatarlo del abrazo apretado que le prodigó hasta el fin, aferrado a su servicio.

La Armada Argentina, por mi intermedio, se asocia al dolor de su partida y lo comparte con sus deudos.

Roguemos para que su alma llegue serenamente hasta Dios, haya paz en su tumba e imperecedero recuerdo en los corazones.



PEDRO S. QUIHILLALT

Capitán de Navío

Falleció el 27 de abril de 1967

NACIMIENTO: El 4 de diciembre de 1889.

INGRESO EN LA ARMADA: El 17 de marzo de 1906, como aspirante de la Escuela Naval Militar.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: 1919, aprobó los cursos de la Escuela de Aplicación para Oficiales en el Servicio de Estado Mayor.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 7 de abril de 1910; a teniente de corbeta, el 20 de maya de 1912; a teniente de fragata, el 10 de octubre de 1914; a teniente de navío, el 1° de abril de 1917; a capitán de corbeta, el 5 de octubre de 1922; a capitán de fragata, el 1° de enero de 1928, y a capitán de navío, el 26 de junio de 1934.

DESTINOS: «Brown», «El Plata», «Azopardo», «Belgrano», «Catamarca», «Rosario», «Maipú», «Pampa», «Independencia», «Rivadavia», «9 de Julio», Arsenal Puerto Militar, «Vicente F. López», «Misiones», «Corrientes», «Belgrano», «Gaviota», «Bahía Blanca», «Uruguay», «San Martín», «Libertad», «Presidente Sarmiento» y «25 de Mayo».

EN RETIRO ACTIVO: Vocal del Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales y Subsecretaría de Marina.

CONDECORACIONES: Al Mérito Naval, otorgada por S. M. el Rey de España; de la Orden del Libertador en el Grado de Comendador, otorgada por el

Presidente de la República de Venezuela; Cédula de la Cruz del Mérito Naval con Distintivo Blanco, concedida por el gobierno de España; Comendador de la Orden de la Corona, concedida por S. M. el Rey de Italia.

MENCIONES HONORÍFICAS: 1933, nombrado Académico de Honor de la Academia Hispanoamericana de Ciencias y Letras.

RETIRO: Pasó a situación de retiro el 8 de octubre de 1935. Nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 28 de diciembre de 1935. Pasó a retiro definitivo el 1° de agosto de 1960.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío I. M. Carlos S. Nielsen Enemark, en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de navío Pedro S. Quihillalt.

Llego para despedir en representación de la Armada a quien fue desde su ingreso a ella, hace muchísimo tiempo (el 17 de marzo de 1906), un representante cabal de los principios fundamentales de devoción, lealtad y hombría de bien que la institución quiere de los que se preparan a lo largo de una sacrificada carrera, para defenderla con honor y patriotismo.

El capitán Quihillalt, dominado por la irresistible atracción que la carrera naval ejerció sobre él, dedicó durante más de 54 años todas sus ilusiones y afanes a ella.

En reconocimiento de sus importantes servicios, obtiene varias condecoraciones de gobiernos extranjeros: Al "Mérito Naval", otorgada por S. M. el Rey de España; de la "Orden del Libertador" en el grado de Comendador, concedida por el Presidente de Venezuela; "Cédula de la Cruz del Mérito Naval", con distintivo blanco, dada por el gobierno de España, y "Comendador de la Orden de la Corona", de Italia.

Por expediente sellado en Cádiz en abril de 1933, es nombrado Académico de Honor de la Academia Hispanoamericana de Ciencias y Letras.

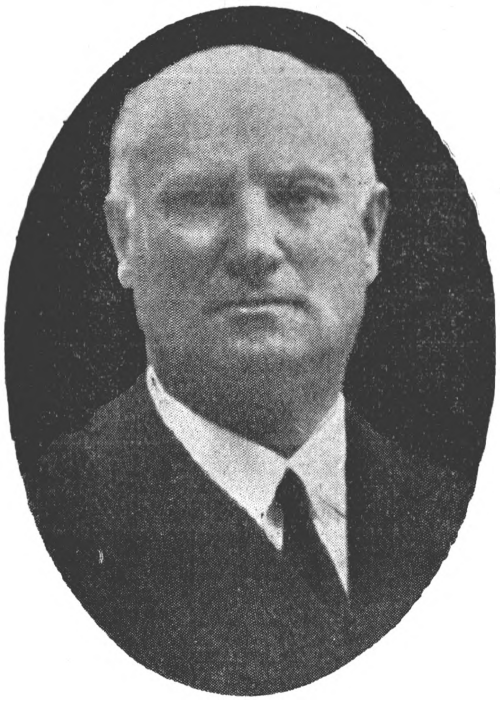
Comandó honrosos buques de nuestra Armada, como ser: «El Plata», la corbeta «Uruguay», la fragata «Sarmiento», el crucero «25 de Mayo» y otros.

Además, desempeñó el cargo de Agregado Naval en Chile durante los años 1931-32 y, ya retirado, formó parte del Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales durante más de 23 años.

La Armada se inclina reverentemente ante los restos mortales de uno de sus grandes hijos, que la sirvió con honor y lealtad permanente para formar el conjunto humano que será siempre base fundamental de su eficiencia y prestigio.

Sólo atempera la aflicción que siente, la profunda y firme fe que brinda el ejemplo de hombres como el capitán Quihillalt, que le dedicaron todas sus inquietudes y todo su fervor, y que fructifica en las generaciones sucesivas que componen la institución naval.

La Armada Argentina despide tus restos mortales: ¡Descansa en paz, en la gracia de Dios!



ERNESTO PABLO MORIXE

Capitán de Navío

Falleció el 7 de mayo de 1967

NACIMIENTO: El 22 de noviembre de 1883, en la Capital Federal.

INGRESO EN LA ARMADA: El 19 de marzo de 1900, como aspirante de la Escuela Naval Militar.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: 1915, aprobó el curso de la Escuela de Aplicación para Oficiales.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 31 de diciembre de 1904; a teniente de corbeta, el 23 de febrero de 1907; a teniente de fragata, el 19 de junio de 1909; a teniente de navío, el 30 de enero de 1912; a capitán de corbeta, el 1° de abril de 1917; a capitán de fragata, el 5 de octubre de 1922, y a capitán de navío, el 10 de setiembre de 1932.

DESTINOS: Puerto Militar, Base de Artillería de Costas, «Buenos Aires», «Patagonia», «Independencia», «1° de Mayo», «Mendoza», «El Plata», «Maipú», «Belgrano», «Vicente López», «Chaco», «Garibaldi», «Brown», «Pueyrredón», «Jujuy», Tercera Región Militar, Base Naval Rada La Plata, «Rivadavia», Ministerio de Marina (adscripto), «Cervantes», «Garay», «9 de Julio», Estado Mayor General, Prefectura General Marítima, Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales (vocal) y Dirección General Administrativa.

EN EL CUERPO DE RETIRO ACTIVO: Subsecretaría de Marina.

FUNCIONES DE ENSEÑANZA: 1909, director de la Escuela de Conscriptos Señaleros del acorazado «Independencia»; 1928, director de la Escuela de Artillería.

CONDECORACIONES: 1918, condecoración al Mérito, de Segunda Clase, otorgada por el gobierno de la República de Chile.

RETIRO: Pasó a situación de retiro el 9 de marzo de 1933. Nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 20 de marzo de 1956. Pasó a retiro definitivo el 1° de febrero de 1960.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Carlos Enrique Pensotti, en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de navío Ernesto Pablo Morixe.

En nombre de la Armada Argentina, cúmpleme la ingrata tarea de despedir en esta, su última morada, al capitán de navío Ernesto Pablo Morixe.

Huelgan las palabras para expresar el sentimiento de pesar que ha provocado la desaparición de quien fuera brillante oficial, que en permanente tarea a lo largo de más de 36 años de servicio efectivo, jalonara toda una vida en la cubierta de nuestros buques, para ejemplo y tradición de las nuevas generaciones de nuestra querida institución.

Ingresado como aspirante de la Escuela Naval en el año 1900, y egresado en diciembre de 1904 como guardiamarina con sobresalientes clasificaciones, se desempeña en los primeros destinos, para alcanzar ya con la experiencia y eficiencia de todo su entusiasmo dedicado al mar, los cargos de mayor responsabilidad.

Es digna de destacar su meritoria acción como comandante del «Vicente López», prestando auxilio a la tripulación del buque chileno «Meteoro» que había naufragado en Cabo Vírgenes, lo que le valió el reconocimiento del presidente de la República de Chile, que lo honró con la condecoración al Mérito.

Esta síntesis pone de manifiesto los importantes y riesgosos servicios prestados a la Patria. No en vano habrá sido su esfuerzo para ejemplo de los que hoy transitan por la ruda ruta del mar.

En esta, su triste despedida, sólo nos queda su imborrable recuerdo y el deseo que Dios dé consuelo y resignación a sus seres más queridos.

Capitán Morixe, ¡ Decansa en paz!



ANGEL ACEVEDO

Capitán de Fragata

Falleció el 13 de mayo de 1967

NACIMIENTO: El 12 de julio de 1891, en la Capital Federal.

INGRESO EN LA ARMADA: El 14 de febrero de 1910, como aspirante de la Escuela Naval Militar.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: 1926, aprobó los cursos de la Escuela de Aplicación para Oficiales en la orientación Armas Submarinas.

ASCENSOS: A guardiamarina, el 4 de noviembre de 1914; a teniente de corbeta, el 15 de diciembre de 1916; a teniente de fragata, el 18 de setiembre de 1919; a teniente de navío, el 26 de marzo de 1923; a capitán de corbeta, el 1° de julio de 1929, y a capitán de fragata (en R. A.)» el 31 de diciembre de 1946.

DESTINOS: «Pte. Sarmiento», «San Martín», «Rivadavia», «Libertad», División Hidrografía, Faros y Balizas, «Uruguay», «Gaviota», «Ing. Huergo», «Belgrano», «Río Negro», Arsenal Naval Buenos Aires, «Corrientes», «Buenos Aires», Servicio Hidrográfico del Estado Mayor General, Escuela de Aplicación para Oficiales, «Alférez Mackinlay», Arsenal Naval Buenos Aires, «B.331 MOP», «A-l», «M-6», «1° de Mayo», «Tucumán» y Estado Mayor General.

EN EL CUERPO DE RETIRO ACTIVO: Servicio de Hidrografía Naval y Dirección General de Navegación e Hidrografía.

RETIRO: Pasó a situación de retiro el 10 de abril de 1935. Nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 28 de junio de 1935. Pasó nuevamente a situación de retiro el 28 de mayo de 1941 y fue nombrado de nuevo en Retiro Activo el 26 de abril de 1946. Pasó a retiro definitivo el 13 de junio de 1958.

Extracto de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Jorge Luis Villegas Beltrán, en nombre de la Armada Nacional, en el acto del sepelio de los restos del capitán de fragata Angel Acevedo.

Señoras y señores: La congoja y el dolor sacuden penosamente a los corazones de los que aquí estamos presentes ante los restos mortales del capitán de fragata Angel Acevedo.

Sus cualidades morales, su afabilidad, su prestancia, permitieron que se granjeara la profunda estima y el reconocimiento de todos los que disfrutaron su amistad y los que en una u otra circunstancia lo trataron. Su paso por la Armada fue jalonado por sus condiciones excepcionales y su hombría de bien que lo distinguieron como compañero bondadoso y accesible a todas las solicitaciones del bien que prodigó a manos llenas.

Ingresó en la Escuela Naval Militar el 14 de febrero de 1910, iniciando a partir de entonces una brillante ruta en la Armada Argentina, hasta el año 1935 en que pasa a situación de retiro después de cumplir una meritoria campaña.

Su tránsito a la inmortalidad deja en las filas de la Armada un enorme claro; es el de una vida querida y respetada que se va, y a quien en su sueño eterno custodiado por el amor de los suyos, con el afecto y respeto de sus camaradas que piden a Dios os reciba en su seno y procure para vuestra alma la paz y el descanso eterno.



RODOLFO A. CALDERON

Capitán de Corbeta

Falleció el 26 de mayo de 1967

NACIMIENTO: El 10 de mayo de 1900.

INGRESO EN LA ARMADA: El 1° de febrero de 1915, como aspirante.

OTROS ESTUDIOS REALIZADOS: Año 1927, aprobó el curso de la Escuela do Aplicación para Oficiales, orientación "Armas Submarinas"; año 1936, aprobó el curso sobre "Derecho Internacional".

ASCENSOS: A guardiamarina, el 4 de enero de 1922; a teniente de corbeta, el 3 de enero de 1924; a teniente de fragata, el 1° de setiembre de 1926; a teniente de navío, el 1° de julio de 1929, y a capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1934.

FUNCIONES DE ENSEÑANZA: Año 1930, profesor en la Escuela de Mecánica de la Armada, materia "Torpedos".

DESTINOS: «Libertad», «Moreno», «San Martín», Escuela de Aplicación para Oficiales, «Córdoba», «A-8», Escuela de Mecánica de la Armada, «Mendoza», «Chaco», «Salta», Estado Mayor General Naval, «Sarmiento», «La Rioja» y Dirección General del Personal Naval.

EN EL CUERPO DE RETIRO ACTIVO: Secretarla del Ministerio de Marina.

RETIRO: Pasó a situación de retiro en 1940. Retirado en servicio desde 1944 a 1947.

Capitán de **Corbeta Rodolfo A. Calderón**

Nuestro Boletín se hace intérprete de los sentimientos de pesar causados por la desaparición del Capitán de Corbeta Calderón, destacado jefe y dilecto consocio de esta Institución, que a través de su actuación a lo largo de la carrera que abrazara con verdadera vocación demostró dignas cualidades profesionales, hombría de bien, caballerosidad y bondad, que le granjearon el afecto de sus camaradas.

Al darle el postrer adiós, rogamos al Altísimo otorgue eterno descanso a su alma.



JUAN SALVADOR BUSSO

Capitán de Corbeta Médico

Falleció el 7 de junio de 1967

NACIMIENTO: El 29 de agosto de 1919, en Moreno, Pcía, de Buenos Aires.

INGRESO EN LA ARMADA: El 31 de diciembre de 1946, como teniente de fragata medico.

ASCENSOS: A teniente de navío médico, el 31 de diciembre de 1948, y a capitán de corbeta médico, el 31 de diciembre de 1952.

ANTECEDENTES PROFESIONALES: 1947, aprobó el curso de la Escuela do Medicina Naval; 1949, especialista en Clínica Obstétrica y Cirugía.

FUNCIONES DE ENSEÑANZA: 1950, jefe de Trabajos Prácticos de la Cátedra de Técnica Quirúrgica de la Escuela de Medicina de la Facultad de Ciencias Médicas de Buenos Aires.

DESTINOS: Dirección General del Personal Naval, Hospital Base Naval Puerto Belgrano, «Pampa», «Chaco», Centro de Formación Isla Martín García, Destacamento Naval Decepción, Instituto Médico Naval, Centro de Incorporación Buenos Aires, «Bahía Buen Suceso», Base Aeronaval Punta Indio, Hospital Base Naval Río Santiago, Hospital Naval Puerto Belgrano, «Alte. Brown», «9 de Julio» y Hospital Naval Buenos Aires.

RETIRO: Pasó a retiro efectivo el 1° de agosto de 1959.

Capitán de Corbeta Médico Juan Salvador Busso

El Boletín del Centro Naval, en nombre de los camaradas de esta entidad que por ende representa a toda la Institución naval, da su postrer despedida al Capitán de Corbeta Médico Juan Salvador Busso, pundonoroso oficial y distinguido profesional, que supo reunir en su destacada personalidad, junto al caballero sin tacha y al camarada sincero, las relevantes dotes demostradas en su carrera profesional puestas de manifiesto a través de su desempeño en los distintos destinos en que le tocó actuar y en la jefatura de Trabajos Prácticos de la Cátedra de Técnica Quirúrgica de la Facultad de Medicina de Buenos Aires.

¡Haya paz en su tumba!

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 20.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a Tientes, de 14 a 19.

SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 9 a 20; sábados, de 9 a 12.

TESORERÍA: Lunes a viernes, de 14.30 a 18.30; sábados, de 10 a 12.

BIBLIOTECA: Lunes a viernes, de 12 a 19.

BIBLIOTECA RECREATIVA: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.30.

ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ENFERMERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 20.

PEDICURO: Primero y segundo miércoles del mes, de 18 a 20.

SALA DE ARMAS: Profesor de Esgrima: Lunes a viernes, de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 17 a 20.

SASTRERÍA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados, de 8 a 12. Anexo Centro Naval: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, de 8 a 12.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.30; sábados, de 8 a 13.

BAR: Diariamente, de 8 a 22, y domingos de 8 a 20.

PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8.30 a 20.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 20 (pedir hora).

COMEDOR: Horario de entrada: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 22.30; sábados, de 12 a 15 y de 20 a 23.30.

DEPÓSITO DE BULTOS. Ver Mayordomo Delegación Tigre.

ANEXO CENTRO NAVAL: La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos en Secretaria,

P A N T E Ó N

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 14.30 a 17.

Domingos, de 8 a 12.

Feriados nacionales u optativos, de 8 a 12.

TALL. GRAF. BUSCHI S.A.I.C.I.

Correo Argentino Central (B)
FRANQUEO PAGADO
Concesión Nº 4820
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 1028

BUENOS AIRES

JULIO–SEPTIEMBRE 1967 — NÚM. 672

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL



AGENTE AUTORIZADO

✩

REPARACIONES DE RELOJES
POR CRONOMETRISTAS SUIZOS

✩

ANILLOS DE PROMOCION DE LA
ESCUELA NAVAL MILITAR Y LICEO NAVAL

✩

D. STEVOPULOS e hijo
S. R. L.

RIVADAVIA 882 - 3° C Tel. 34 - 4444

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Jul.-Sept. 1967
N° 672
VOL. LXXXV
AÑO LXXXVI

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

El Comando de Operaciones Navales según la Ley 17.271 y los intereses marítimos nacionales 327
Capitanes de Navío Osvaldo Fernández y Fermín Eleta.

Supuesta representación, masiva de las Islas Malvinas en una carta del siglo XVI 351
Vicealmirante Ernesto Basílico.

Planeamiento, planificación y planificadores 361
Capitán de Navio Cont.
Pablo E. Arguindeguy.

Cruce del Atlántico Norte. 1966 385
Capitán de Navío Ricardo G. Franke.

Conceptos y realidades del transporte aéreo 401
Capitán de Fragata Carlos J. Fraguio.

Aspectos de la industria naval argentina 419
Capitán de navío
Enrique Ricardo A. Carranza.

Notas profesionales 435

Asuntos internos 447

Necrología 451

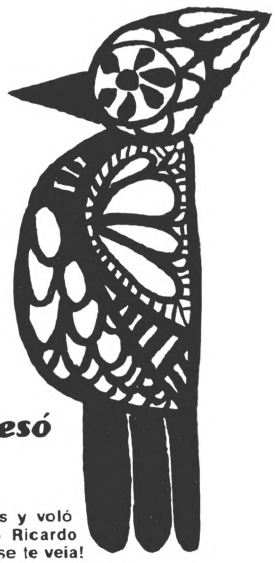
Registro de la Propiedad
Intelectual N° 898.512

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Director:
Capitán de Fragata Ingeniero Naval
ISAAC WOLBERG

Dirección y Administración:
FLORIDA 801
BUENOS AIRES
Teléfono : 31 - 1011

Los autores son responsables del contenido de sus artículos



De cómo Raúl Pájaro Carpintero progresó sobre maderas nuevas

Había sido un día de buen trabajo.
Raúl Pájaro Carpintero ordenó las herramientas y voló hasta el río. Mientras se bañaba, llegó su amigo Ricardo El Dorado. —Qué alegrón! Hace tiempo que no se te veía!
—Estoy loco de trabajo, Ricardo. Cada día hay más pedidos y...
—Sí, leí en un diario de Misiones que agrandaste la fábrica. La gente del Paraná está orgullosa de vos!
—Te acordás cuando me diste la idea de establecerme aquí? Este es ahora mi país y no me iría ni por broma! La madera es tan buena como la de cualquier lugar!

Cuando un país se abre a la gente activa, comienza a vivir su historia positiva.

Ford

y sus Concesionarios



¿A 4.000 METROS DE ALTURA?

Sí, en las alejadas regiones montañosas del país, triunfando sobre las severas condiciones del ambiente, las explotaciones mineras argentinas crean pujantes centros de desarrollo económico, social y cultural y promueven, como ninguna otra, la feliz transformación de sociedades pastoriles primarias en sociedades industriales modernas.

ASOCIACION ARGENTINA
DE EMPRESARIOS MINEROS

BABCOCK & WILCOX LTD

(LONDRES)

o

EQUIPOS PARA USINAS NUCLEARES

Y TERMOELECTRICAS

o

CANGALLO 925 — 35 - 0051

BUENOS AIRES


Bonafide
50
ANIVERSARIO

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

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

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

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

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de $ 500 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 10.000 y el mínimo de $ 3.000.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN"*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

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

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

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

c) *PREMIO "PIEDRABUENA".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 50.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

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

d) *PREMIO "RATTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 40.000, al mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

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

Aún cuando un pueblo no fuese comerciante ni conquistador, es difícil que podría conservarse sin marina. Manuel Belgrano

El Comando de Operaciones Navales según la Ley 17.271 y los Intereses Marítimos Nacionales

Por los capitanes de navío Osvaldo Fernández y Fermín Eleta

La torta del próximo cumpleaños del Capitán de Navío D. Osvaldo Fernández (que le deseamos muy feliz) soportará alegremente el peso de noventa velitas, pues nació en 1878 en Colón (Entre Ríos). En 1895 ingresó a la Escuela Naval y, después de recorrer los distintos grados del escalafón, se retiró en 1931 mientras desempeñaba el grado de Subprefecto General Marítimo.

Dedicado desde entonces a la pericia naval, fundó en 1935 la Cámara Argentina de Peritos Navales, que sigue presidiendo con juvenil entusiasmo, y desde cuyo cargo ha escrito numerosos estudios, artículos y proyectos de leyes sobre los temas de su especialidad, en los que sigue siendo una indiscutida autoridad.

El nombre del Capitán de Navío D. Fermín Eleta es familiar a los lectores de este Boletín, donde artículos suyos que señalaban necesidades e indicaban el modo de obviarlas quedan como testimonio de una constante labor por el progreso de la Marina.

Sus desvelos por restaurar la otrora respetada institución de las Capitanías de Puerto se han visto coronados por el éxito bajo la gestión del actual gobierno y el resultado salta a la vista: Al puerto de Buenos Aires, que era considerado uno de los más caros del mundo, se le han levantado todos los recargos a los fletes que lo gravaban y la eficiencia de los trabajos en éste y los demás puertos de nuestra costa atlántica y litoral se ha acrecentado en forma impresionante.

La clave de este trabajo se halla en la difícil interpretación de lo que debe atender en nuestro país con su actual grado de desarrollo económico, político y cultural la Marina de Guerra, o sea la Armada Nacional y otras instituciones subordinadas. Nosotros soñamos con una Armada de alto espíritu de cuerpo, tradicional y moderna a la vez. Creemos sinceramente que el personal superior y subalterno de hogaño es tan responsable y capaz como el que fundó la argentinidad y como el que nos legó una respetada marina henchida por viejas glorias, con una inmaculada honradez profesional. Tenemos plena fe en el futuro de la República y en sus instituciones militares y de seguridad, sometidas a dura prueba en estos momentos. Pero estimamos que a veces se cometen errores, y que es nuestra obligación patriótica, aun desde los balcones del retiro, advertirlo a los camaradas que están en actividad.

La incorporación del Ministerio de Defensa a la organización gubernativa nacional desde 1945 ha provocado una serie de cambios en los ministerios castrenses, con suerte varia. Aquél ha ambulado de una estructura a otra, y por ende así también las Fuerzas Armadas, sin hallar la solución ideal. Más bien pareciera haber sido hasta ahora la quinta rueda del carro. El último cambio, promovido por la Ley de Ministerios N° 16.756, ha refundido en el Ministerio de Defensa las Secretarías de Marina, Ejército y Aeronáutica. Se ha querido investir a la vez al Comando de Operaciones Navales con la misión exclusiva de una secretaría naval-militar cuyas tareas se especifican en la Ley de Competencias N° 17.271, en lugar de llamarlo y definirlo como un almirantazgo clásico o un verdadero ministerio del poder naval que es lo que se impone. Esta diferencia conceptual, eje del futuro marítimo a nuestro modo de ver, minimiza al poder naval, lo distrae y distribuye excéntricamente, y será causa de una crisis más aguda en los intereses marítimos nacionales ya conculcados.

¿Qué es un almirantazgo?

En el Boletín del Centro Naval N° 659/1964 se publicó un trabajo que lo explica suficientemente. Agregaremos que, en su acepción más sintética, se llama "almirantazgo" al consejo superior que tiene a su cargo o asesora en la resolución de todos los asuntos relacionados con la Marina. La institución tiene su origen, precisamente, en la navegación mercante antigua, de la cual no se ha alejado nunca. Como "fuero de almirantazgo" se entiende un capítulo distintivo del derecho marítimo, v la tradicional organización de los tribunales de marinos que resuelven en primera instancia en los siniestros de la marina mercante en tiempos de paz, y con derechos similares sobre bloqueos, guerra de corso y convoyes, en tiempo de guerra. Si bien tiene su máxima expresión en la Marina británica, el concepto se ha generalizado en

la práctica a casi todas las Armadas y tribunales de justicia, y es válido para la nuestra, que sin embargo lo emplea con timidez. La Constitución Nacional en su artículo 100, contiene los vocablos "causas de almirantazgo" y "jurisdicción marítima" —inseparables entre sí— atribuyendo el conocimiento en las mismas a la Corte Suprema de la Nación y a los Tribunales Inferiores Federales.

¿Qué es jurisdicción marítima?

Cumple agregar que las atribuciones administrativas del almirantazgo sobre las embarcaciones en épocas normales, los rías, las riberas, playas, puertos, muelles y aguas marítimas nacionales e internacionales, la pesca y caza marítima, se hallan encuadradlas dentro de estos dos derechos: de comerciar y explotar el mar el privado y el internacional público, así como en el principio federalista que fundamenta la Constitución Nacional. En el Boletín del Centro Naval N° 656/1963 hallará el lector una explicación más completa del punto.

¿Qué son poder naval, *política naval, privatización mercante, etc?*

Es conveniente reflexionar ante la más moderna definición del poder naval. Se acepta, y con mayor acentuación en el futuro, que el poder naval de una nación es la suma de su poder combativo naval más los intereses marítimos propios. Entendiendo por "intereses marítimos" los medios, personas, organizaciones y negocios privados y estatales que actúan en el comercio marítimo y la explotación del mar. Es correcto subdividir los "intereses marítimos" como lo ha hecho el capitán de navío Manuel A. Rodríguez, a saber: "intereses comerciales" con los factores producción, mercados externos y su natural organización terrestre, e "intereses marítimos" propiamente dichos, circunscriptos a la marina civil en todos sus aspectos. Demostraremos, página a página, que el gobierno y control del poder naval (el todo) debe estar reservado por ahora en el país, sin ninguna duda, al Comando de Operaciones Navales.

Para nosotros "gobierno y control" en el escalón superior, no significan necesariamente la "explotación estatal". "Política naval" no presupone una irrupción en el "modo de acción empresario". "Privatización mercante" no es tampoco el único camino para lograr el progreso marítimo. Aquellos países que surgen de su atraso en esta segunda mitad del siglo XX, antes de alcanzar la "liberalización económica marítima" —tan difícil de medir en el Estado moderno— se verán obligados a superar la falta de capitales y la incertidumbre del negocio. En la Argentina, verbigracia, el transporte mari-fluvial estatal y privado han de marchar prácticamente ele la mano por largos años, sí quieren competir con el extranjero y subsistir.

¿Cuál es la misión específica de la Armada?

"Misión específica" de la Armada desde julio de 1966 es integrar la conducción política y contribuir con todas sus energías a sacar a la Nación de su estancamiento para encaminarla con sólidas bases económico-morales hacia un porvenir más venturoso. "Misión específica" de la Armada es preparar fuerzas y bases para la guerra; dar el rumbo, impulsar y vigilar cuidadosamente el desarrollo de la industria de los transportes por agua y la industria pesquera; fomentar la conciencia naval-marinera en el pueblo y el amor a las instituciones del mar; facultar una verdadera justicia marítima; ejercer una eficaz policía de seguridad en las aguas y un correcto control en los puertos; llevar la inscripción marítima y conjugar estrechamente el personal en actividad y en retiro y las reservas pasivas.

Vale decir, la Armada debe necesariamente compartir las actividades de la vida ciudadana en el mar e intereses marítimos, superando la línea de los últimos tiempos definida en las leyes 16.756 y 17.271, a fin de que el país aproveche su extraordinaria fuerza moral y física. No es suficiente que la Armada haga hidrografía, transporte aeronaval al Sur, soberanía en la Antártida, y administración pública con algunos hombres en situación de retiro. Se requiere algo más. Nos parece ilógico que la Armada deje a la Prefectura Nacional Marítima el régimen de la navegación, de la embarcación, y la formación del personal de la marina mercante; a la Secretaría de Transporte el gobierno y desarrollo de los transportes marítimos y fluviales; a la Secretaría de Agricultura y Ganadería la atención de la pesca, siempre en pañales; a la Secretaría de Obras Públicas la cartografía, la configuración, señalización y expansión de ríos y puertos, que no ha podido modernizar; y al esfuerzo privado aislado o al estatal sin planes y desordenadamente la construcción naval básica, hoy en estado de falencia con beneficio de las industrias navales extranjeras y vendedores de buques de segunda mano.

¿Cuál es la misión del armador privado?

En nuestra opinión el armador argentino o pseudoargentino de postguerra no es el recordado de preguerra. Hay entre ambos diferencias fundamentales. Los viejos barqueros, los Barthe, Menéndez, Mihanovich, Dodero y otros tantos perseguían como objetivo el engrandecimiento de su empresa marítima. Los nuevos, en cambio, no se alejan más allá de la explotación de los buques. Hoy en día, mezclados con los sinceros intereses marítimos se han ubicado otros intereses apetitosos, poco marítimos y poco sinceros, que los perjudican y confunden.

* * *

Proseguiremos con la exposición de ideas, números y hechos, que será el mejor modo de compartir con el lector la verdad.

Previamente, nos resulta muy grato recordar la solución dada al problema del puerto de Buenos Aires. Al designarse un oficial de marina con el cargo de "capitán de puerto" —sui-géneris por cierto— y determinados poderes laborales, se ha convertido al mismo por su sola acción en un ente útil para la comunidad mundial, y en especial para la Argentina al ahorrarle millones en divisas y alejarle simultáneamente el peligro de una infiltración comunista, latente desde hace unos años. Análoga medida se cumplió en Bahía Blanca, Quequén y Rosario con resultados óptimos. La acertada medida, sin embargo, está a medio hacer en el resto del país. Hay puertos donde ciertos funcionarios civiles actúan como capitanes de puerto tergiversando la recia personalidad de éste, claramente definida en el Boletín del Centro Naval N° 665/1965. Nosotros seguimos creyendo que allí donde está el oficial de la Marina de Guerra se encuentra presente el corazón y el nervio del almirantazgo; y que también numerosos oficiales de la Marina Mercante Nacional pueden llenar acertadamente las tareas de capitán de puerto, pero nadie más.

IQué es desarrollo marítimo?

Representa el crecimiento marítimo de una Argentina con un proceso económico tendiente a liberarla del estancamiento actual y a lanzarla por el camino del progreso y de la paz. Evidentemente, debe hablarse en términos de futuro.

Las condiciones previas para el desarrollo marítimo no están dadas todavía. Se requiere una conciencia marítima que presuponga el deseo nacional de alcanzar el citado crecimiento. Entre el Estado y los hombres de empresa deben hacerse las inversiones, que provendrán principalmente del ahorro del propio pueblo argentino. La seguridad interna, la estabilidad social, y las libertades civiles en una vida democrática son los factores determinantes que dan la confianza necesaria a los capitales privados nacionales y extranjeros que participen en la actividad naviera. El trabajo será ajustado a la situación nacional, a la idiosincrasia portuaria y marítima, y en lo posible a la competencia naviera exterior. El Estado preverá las metas del crecimiento; negociará y regulará las reciprocidades de bandera con los otros países; intervendrá como armador en especial en las líneas más improductivas; apoyará sin retáceos la acción del armador privado; vigilará cuidadosamente las relaciones entre el armador y el trabajador marítimo; legislará en todos los órdenes de los intereses marítimos centralizando su conducción; hará de las vías navegables y los puertos un ejemplo de orden y eficiencia.

Jane's Fighting Ships de 1965; Anuario del 1EMMA de 1966;
Estadística de la Navegación Comercial Argentina de 1964/65;
Lloyd's Register of Shipping, Periodísticas.

En el Jane's Fighting Ships citado hemos leído un prólogo muy aleccionador para todos]os oficiales de marina. De él hemos extraído los párrafos que siguen, y pedimos muy encarecidamente a los camaradas que los miren con detención. Son nuevas rutas para las Armadas, que hasta ayer las hubiéramos aceptado a regañadientes.

"Quizá no se aprecie con claridad en la generalidad de los casos, el importante papel que los buques auxiliares y de apoyo desempeñan en la viabilidad de las grandes armadas, ni cuántas de esas naves auxiliares son barcos de tipo mercante adaptados para desempeñar un rol especializado. Ello se verá en el transcurso de las páginas que siguen, donde un gran número de buques anteriormente mercantes, están hoy en el «elenco» y constituyen una buena parte del valor intrínseco de las flotas militares propiamente dichas.

"Los verdaderos buques de combate, tales como los portaaviones de ataque, los cruceros lanza-cohetes, destructores, fragatas y submarinos, deben por supuesto ser diseñados y construidos como tales desde la quilla, para desempeñar su papel altamente especializado; pero los buques de apoyo y auxiliares, tales como buques-insignia de fuerzas anfibias, buques-comando de destructores, buques-madre de submarinos, transportes de ataque, cargueros de ataque, buques-apoyo de minadores y rastreadores, buques-taller, buques detectores de proyectiles teleguiados, buques de investigaciones técnicas y oceanográficas, buques hidrógrafos, de reaprovisionamiento de la flota y suministros de todas las categorías, pueden ser adaptados rápidamente ya sea transformando buques mercantes existentes, o construyéndolos «dentro» de cascos mercantes standard.

"(N. La lista es enorme, fácil es apreciarlo. No sabemos si se cumple todavía el Decreto N° 73.219/40 que atribuía a la Marina el control de las construcciones navales fiscales, a saber: *«b)* Orientar las construcciones navales con miras a su utilización en caso de movilización, para lo cual introducirá dentro de las características para el fin a que se las destine, las que requiera para su utilización ulterior y fuerza mayor»).

" De esta manera, en las mayores armadas del mundo existen en la actualidad ios hermanos de los trasatlánticos de pasajeros, cargueros, graneleros y petroleros, usados como transportes militares, buques de suministros, y de reaprovisionamiento de combustible. Ello contribuye a la simplicidad y rapidez de la construcción, con la consiguiente economía de esfuerzos, materiales y dinero, y a la posibilidad de normalizar los equipos y facilita su eventual conducción por tripulaciones militares, de la reserva, mercantes o aun civiles.

” Esta rapidez, de adaptación es particularmente notable últimamente en la gran Armada de los EE. UU., para la cual una cantidad de buques mercantes que estaban en desarme arrumbados en la Flota de Reserva de Defensa Nacional han sido retirados del «desván» y adaptados para una variedad de propósitos militares, de transporte, experimentales y auxiliares; en la Armada soviética, que está utilizando en escala creciente los buques mercantes para fines subordinados; y en la Marina francesa, que ha requisado una cantidad de buques mercantes para el ambicioso Centro Experimental del Pacifico.

” No vaya a creerse que esta reversión de cascos mercantes está limitada únicamente a buques auxiliares y al tren de la Ilota. Se ha aplicado también a buques de combate y de objetivos científicos. Recuérdese la flota británica de portaaviones livianos «de escuadra» de la Segunda Guerra Mundial, en la cual la simplicidad, robustez y austeridad fueron las normas para reducir los tiempos de construcción, y que los cascos se diseñaron de acuerdo con las normas del Lloyd’s. Recuérdese también los actuales buques americanos de asalto anfibio, que se pudieron producir tan rápidamente gracias a que se les implantó una cubierta y una superestructura del tipo “isla” de portaaviones, sobre un casco mercante standard.

” Otrosí, cuando el Comando de Hidrografía de la Armada Real británica quiso reemplazar rápidamente sus buques hidrógrafos (fragatas de guerra modificadas) que ya estaban envejecidas, y hacerlo en menos de un año, se decidió por un diseño comercial; y el mismo principio fue adoptado por el Servicio de Hidrografía de la Armada ele los EE. UU. al construir su nueva flota de investigación.

” Siempre que se requiera un buque «entre bastidores», por así decirlo, para algún propósito de experimentación, científico de investigación para ampliar el campo de aplicación del poder naval, de apoyo a largo plazo de la influencia o de la estrategia naval, o para algunas operaciones militares en el mar, indirectas pero no por ello menos necesarias, se va haciendo cada vez más costumbre la de utilizar un buque mercante como solución de compromiso, vehículo, o banco de prueba para el cumplimiento de una necesidad militar.

” En resumen, las ideas de los ingenieros navales militares combinadas con las de los arquitectos navales comerciales, los arbitrios y recursos, tanto de los arsenales navales como ele los astilleros civiles, más el progreso científico y el «saber hacer» tecnológico de ambos ambientes: el militar y el civil, se van canalizando hacia un «banco» único de ciencia náutica tendiente a cumplir la aspiración común.

” A primera vista puede parecer ilógico introducir a los otrora despaciosos buques mercantes dentro del dominio de la ciencia y la logística militar, pero la mayor manga y el costado vertical y plano del navío mercante pueden constituir una decisiva ventaja cuando se

requiere volumen y espacio para el transporte de más municiones, suministros o combustible, o para hangares o locales para transportar helicópteros, vehículos o embarcaciones de desembarco, o para contar con bodegas para almacenaje de cohetes o instalaciones de laboratorios de experimentación. Estos volúmenes y espacios serían muy difíciles de encontrar en los buques de guerra de formas clásicas, diseñados para obtener las máximas condiciones de velocidad y maniobrabilidad.

" El empleo de barcos mercantes, o buques diseñados con líneas propias de los buques mercantes, para propósitos militares, no es una novedad ya que se ha realizado en tiempos de guerra en gran escala. Lo único ilógico es que se haga necesario en tiempos de paz. Pero el mundo no está en paz. Se encuentra en un estado de guerra cuidadosamente controlado."

" *U. R .S. S.*

" La potencia naval de un país no se expresa solamente en función de sus buques de guerra, ni tampoco en la de sus buques de apoyo y auxiliares, ni siquiera en base a las aplicaciones marítimas de las artes militares, fruto del progreso de las ciencias y la tecnología, *sino en función de su marina mercante*, que ofrece tan vasto potencial para una rápida expansión de su marina militar en una emergencia o en tiempo de guerra.

" Una elocuente manifestación de la aspiración soviética hacia el dominio marítimo global y de su creciente interés en los más amplios aspectos del quehacer marítimo en general, está dada por el rápido incremento de su marina mercante, que ha crecido desde 1.000 barcos con 2.300.000 toneladas de registro bruto diez años atrás, a 1.700 barcos con 7.000.000 de toneladas hoy día. No hay duda que la U.R.S.S, com templa a su marina mercante no sólo como un elemento esencial de la economía nacional en todo momento, *sino también como un vital cuarto poder de defensa en una emergencia.* (Acotemos que la U.R.S.S, tiene un ministerio de la Marina Mercante).

" Más aún, la Armada soviética retira a su arbitrio de su flota mercante todo buque que convenga al interés militar, absorbiendo barcos mercantes para auxiliares de la Armada, o bien construye buques militares con aspecto comercial."

Terminada esta novedosa transcripción, seguidamente analizaremos los otros folletos detallados en el subtítulo, en su referencia a los intereses marítimos de Iberoamérica y en particular a los argentinos.

De los mismos se desprende que:

Las marinas que aumentaron su tonelaje durante 1966 fueron las de Cuba, en 62.864 T.A.B.; Perú, 57.189; Brasil, 45.724; Colombia-

Ecuador, 33.140: Venezuela, 13.724; Uruguay, 2.595. Las que disminuyeron fueron: Argentina, 30.020; México, 19.146 (tiene en construcción 165.000 T.A.B.); Chile, 6.512 T.A.B.

En 1950, la Argentina sobrepasaba en unas 300.000 T.A.B. al Brasil.

En 1960, la Argentina figuraba con 1.322.291 T.A.B. (833.783 de arqueo neto) y un porte bruto de 1.865.282 toneladas métricas. Había 454 embarcaciones fiscales con 880.188 T.A.B., y 1.490 particulares con 442.103 TA.B. Nuestra flota aventajaba a la de Brasil en unas 100.000 toneladas de arqueo bruto.

En 1966, la Argentina disponía de unas 2.500 embarcaciones comerciales fluviales, lacustres, portuarias y marítimas de más de 6 toneladas. El tonelaje particular aumentó, no así el estatal, pero la vejez de las embarcaciones privadas resiente su eficiencia. La Argentina está construyendo en astilleros locales y extranjeros ocho buques que totalizan 63.780 T.A.B., y Brasil, en gradas propias, 34 unidades con 204.523. El Brasil nos ha igualado en el arqueo bruto y la edad promedio. El coeficiente de renovación de la marina argentina es 6,3% (el 50% del material es antieconómico); el de la brasileña, 18,4%; el de la mexicana, 87%; Iberoamérica, 17,4%.

En 1967, Brasil, México y Perú —empeñados en realizaciones positivas y modernas— continúan sin desmayos con su impulso marítimo ascendente, mientras la Argentina parece persistir en sus indecisiones. La divulgada atomización de ELMA y de EFFDEA (ésta muy adelantada) no sería más que el requiem a la columna vertebral de la marina mercante nacional. ELMA, de sólido prestigio internacional pero criticada dentro del país por aquello de que nadie es profeta en su tierra, trabaja a conciencia en todos los órdenes marítimos, con promociones que ningún otro armador argentino puede realizar, y con una seriedad propia de mejores tradiciones náuticas que las nuestras.

Como para complicar todavía más este panorama, debemos agregar que a veinte años del comienzo de una efectiva marina de ultramar no contamos aún con una política exterior de fletes promocional, compensatoria y equitativa. La carga oficial importada debe ser embarcada en un 50 % en buques de nuestra bandera, pero sucede que el consignatario privado y hasta las provincias y las Juntas Nacionales de Granos, Carne, Algodón, etc., no dan la prioridad debida a las bodegas nacionales en sus negocios. Estos factores han provocado en el comercio argentino de ultramar una situación absurda, que las estadísticas del año 1965 se encargarán de mostrar en su cruda realidad. Realidad llamativa por cierto, si la contrastáramos con el concepto altamente proteccionista de los países más desarrollados, y en América con el sustentado por el Brasil y México, tantas veces citados en este artículo.

En efecto, el comercio exterior movilizó en 1965 26.400.000 tone-

laclas de productos con un valor en fletes de unos 380.000.000 de dólares. La exportación fue de 15.200.000 toneladas; la importación de 11.200.000 toneladas; lo conducido en bodegas argentinas fue de 5.900.000 toneladas y de ellas 2.400.000 fueron para el exterior.

En materia de carga general y granos en las líneas donde trabaja ELMA se importaron, en bodegas extranjeras, 3.570.000 toneladas; y a través de ELMA 590.000 toneladas. Los porcentajes son 84,5 y 15,5, respectivamente. Asimismo se exportaron en buques extranjeros 10.000.000 de toneladas y por ELMA 850.000 toneladas. Los porcentajes son 92,4 y 7,6.

Los buques privados de bandera nacional navegaron especialmente en las aguas americanas. Podemos estimar que en 1965 transportaron de ida y vuelta 1.900.000 toneladas.

El monto de la carga líquida de petróleo y derivados importada en 1965 se tradujo en 3.550.000 toneladas. Se embarcaron en los buques de bandera nacional solamente 550.000 toneladas, lo que representó el 15,5 %.

Quedaron por lo tanto en 1965 a cargo de las bodegas extranjeras, principalmente en las líneas al Africa, Asia, Norte y Este de Europa, 6.000.000 de toneladas de productos exportables e importables.

En 1966 (ver revista "Marina", Dr. González Climent) y en lo que corre de 1967 la situación no ha cambiado; por el contrario ha desmejorado en casi todos los órdenes, excepto en ELMA para 1967.

Estas cifras nos señalan que en 1965 los buques de bandera argentina transportaron el ínfimo cupo del 15 % del total habido (y no precisamente el de los fletes más caros). En el orden de la exportación este guarismo no sobrepasó el 10%. Además, hubo este agravante: buen número de buques argentinos trabajaron a menos del 50 % de su capacidad por carencia de cargas. Se deduce inmediatamente esta paradoja: nuestros buques suelen navegar con bodegas vacías, pero nos faltan buques, pues las cifras demuestran que en el país hay cabida para otra flota mercante nacional de carga seca y líquida igual a la que poseemos. En síntesis, se mantiene la explotación del comercio exterior argentino por las grandes naciones que dominan el mar; el transporte nacional marítimo está distorsionado; las posibilidades de nuestra marina disminuyen y podemos ser borrados de los mares si no reaccionamos vivamente, lo que requiere hombres capaces y sin preconceptos y ejecutivos importados. El problema de la marina mercante argentina es argentino y específico al ciento por ciento, y su solución no está en copiar textualmente la organización de otras marinas en el apogeo de su desarrollo, ni aun la de los ferrocarriles u otras empresas fiscales argentinas. No somos, a priori, ni estatales ni libreempresistas; creemos sólo en el análisis exhaustivo y práctico de los problemas, de donde saldrá el mejor camino a seguir.

Con referencia a la producción pesquera, consignaremos lo siguiente: En 1950 alcanzaba a 75.000 toneladas; la brasileña a 13.500; la peruana a 95.000; la mundial a 19.000.000. En 1966, la Argentina extrajo 250.000 toneladas; Brasil, 400.000; Chile pasó el millón; Perú los 7.500.000; la mundial los 50.000.000 de toneladas. En 1967 parece manifestarse una nueva crisis o estancamiento en la industria pesquera argentina mientras se estudia una ley de promoción. Vale decir, nuestra producción carece de trascendencia por donde se la analice,

En orden a la industria naval las cosas andan aún peor. AFNE y ASTARSA, firmes baluartes de la construcción naval argentina, que han dado al país hermosos buques, se encuentran en estos momentos prácticamente paralizados. Los astilleros del Brasil, en cambio, están en plena actividad y con perspectivas de construir para México y Perú (tienen en gradas para México cinco buques de 13.000 toneladas cada uno). AFNE merece mejor suerte, ya que se trata, de uno de los complejos industriales navales más serios de Latinoamérica, perfectamente conducido. La compra inconsulta de buques de segunda mano por el Estado para renovar el tonelaje de ELMA, por ejemplo, significaría el entierro de AFNE y ASTARSA. La adquisición de pesqueros y las reparaciones generales o de modernización de nuestros buques fuera del país son hov otra sinrazón y no pueden justificarse. Dijo Kazumi Yamakura, vicepresidente de Ishikawajima de Brasil Estaleiros S.A. (Ishibrás) a la revista *International Management*: "Cuando bajemos los precios podremos competir mundialmente en calidad. Mientras tanto seguiremos armando buques para consumo interno hechos con componentes caros de origen brasileño, porque eso es lo que representa levantar una industria local por ahora." Del artículo citado remarcaremos lo siguiente: cuesta el doble construir un buque en el Brasil que en el Japón, y sin embargo Ishibrás está terminando un dique flotante de 11.300 toneladas para Trinidad y dos cargueros de 13.500 toneladas para México. Las diferencias de precios con el mercado mundial las absorberá el gobierno, compensándose con negocios bilaterales. Tal es el enérgico modo de acción del Brasil: no sólo no compra buques baratos en el exterior sino que vende al exterior, a pesar de que cuesta el doble construirlos.

Pasemos a revisar rápidamente la navegación fluvial en cuanto a su mayor o menor practicabilidad. Los ríos argentinos son navegados antieconómicamente, dada su escasa profundidad y medios de señalización que el capitán no puede superar por sí. Es imprescindible el baqueano y pronto se restringirá la navegación nocturna. Dicho sea de paso, el régimen de cabotaje todavía no se ha liberado de la pesada máquina burocrática que lo oprime. Buenos Aires y La Plata no pueden superar los 28 pies y los canales Norte y Sud del primero apenas si tienen 60 metros de ancho efectivo en el fondo; Martín García es límite de los 24 pies; Paraná de los 19. A partir del Km. 613 el Paraná

superior no puede ser navegado con seguridad en las épocas de estiaje con embarcaciones de más de 6 a 8 pies. El Alto Paraná encuentra en el Rápido de Apipé y en el Paso Cara-Jha el límite de los 4 pies. El Canal del Bermejo sigue siendo un sueño del contraalmirante Portillo y de muchos argentinos. En cambio, el río Orinoco, por ejemplo, está en 30 pies desde la Boca Grande hasta Ciudad Bolívar (350 km) y sólo en hierro a granel se transporta por él la suma de 20.000.000 de toneladas, en aumento constante, sin inconveniente alguno durante todo el año.

La navegación con unidades obsoletas o irresponsablemente transformadas ha sido el principal factor del encarecimiento de los fletes y origen de naufragios en el país. El INDER ha gravado el seguro sin beneficios palpables para los armadores y cargadores. El Lloyd sigue siendo la garantía de la pericia náutica y de la clasificación del los buques nacionales, incluyendo los transportes de la Armada. No existe un Registro Naval argentino, fundamento de la industria naval de mantenimiento, y de la seguridad de las embarcaciones y por consiguiente valioso auxiliar del seguro marítimo. El incumplimiento de las medidas de seguridad impide a los astilleros y talleres bosquejar un razonable plan anual de trabajo.

La nueva ley N° 17371 —"Régimen laboral de la Marina Mercante"— redactada sin intervención sindical, promete condiciones de trabajo justas y humanas para la tripulación y la contemplación de los debidos intereses del armador, con el propósito de reactivar el negocio naviero, según se ha dicho. Naturalmente, es imprescindible disminuir los costos de explotación en el mar. Pero alertamos contra la intromisión de aventureros internacionales si se cayera en una "bandera de conveniencia", sumamente peligrosa para la defensa nacional y el futuro de los verdaderos intereses marítimos nacionales. La ley 17.371, justamente, nos exige una poderosa flota estatal hasta que se vea el rumbo que toma la privada.

La incorporación de buques de compañías extranjeras con bandera argentina, en el caso de que sus capitales no provengan de grupos argentinos, da lugar a otra puerta clandestina de evasión de divisas, ya que si los fletes cobrados en el país pueden ser controlados aceptablemente, no sucede lo mismo con los que provienen de las cargas de importación. Esta es una razón de más para tener sumo cuidado en que nuestra bandera no se transforme en "bandera de conveniencia". No sea que por falta de experiencia o por principios sofisticados se pase de una bandera inoperable a una de especulación foránea con personal extranjero.

Con la ley 17.371 se da un paso más en las atribuciones de las capitanes de puerto —que ya son irreversibles y seguirán adelante como lo confirma la experiencia—, y uno menos en lo que concierne a las "dotaciones de seguridad" que deben ser fijadas por profesionales

desde el Consejo Nacional de la Marina Mercante (ver revista "Marina', Nos. 359-60, Capitán de Navío Pucci).

Incursionaremos en la justicia marítima. Nos cabe puntualizar que la necesaria rapidez en los juicios marítimos dado el monto de los intereses en juego, esos mismos montos y la creciente cantidad de siniestros de la más diversa índole y particular enfoque jurídico, reclaman la creación ineludible de un fuero marítimo específico en la justicia argentina. Con mayor peso aún mientras esté en vigor la ley 3.445, con la sumaria a cargo de personas profesionalmente ajenas al problema de la navegación y sus peripecias. Estamos convencidos que sin una eficiente justicia marítima será utópico pretender organizar los intereses marítimos.

Con respecto al importantísimo servicio público de la extensión de los "certificados de clase y de la eficiencia de navegabilidad de las embarcaciones", es del caso recordar las leyes 12.165—66 de 1935, el decreto-ley 8.508 de 1956, y la ley 16.862 de 1966, que convalidan las Convenciones Internacionales de Londres de 1929, 1948 y 1960, respectivamente, y autorizan con claridad meridiana a los gobiernos signatarios a delegar aquel servicio en una organización técnica nacional debidamente autorizada y competente en oposición con las similares extranjeras (Lloyds, Bureau, etc.). Este instituto, en el país, sería una nueva fuente de trabajo para los profesionales argentinos y un considerable ahorro de divisas.

El INDER, a su vez, habría de trabajar en estrecha relación con ese instituto clasificador nacional y aumentar su participación en el reaseguro naval, incluyendo capitales privados si fuera necesario, en beneficio del armador y del consignatario local, con otro ahorro de divisas.

Pensamientos de ilustres marinos argentinos

A continuación extractaremos para el lector algunos enjundiosos conceptos de ilustres camaradas.

En 1916, el vicealmirante Storni, en la segunda de sus conocidas y aún frescas conferencias denominadas *Intereses argentinos en el mar* dijo magistralmente:

"Son tres las columnas *que forman la base del poder naval*: producción, transportes propios y mercados. Ampliando el concepto, podemos decir: las producciones implican no solamente aquello que se puede exportar, sino el contar con los elementos indispensables para la construcción, sostenimiento y progreso de un abundante material naval; los transportes propios exigen un desenvolvimiento considerable de las industrias mecánicas y constructoras; los mercados una hábil y, a veces, una fuerte acción exterior; *el conjunto, la potencia naval-militar*

que es como el seguro de toda esa fuente de riqueza contra el riesgo de la guerra".

"... Quiero significar con esto (el disertante se refería a otro asunto) y lo digo especialmente a mis compañeros de armas, que la *adquisición de material bélico no debe hacernos olvidar ni por un momento* que solamente las industrias mecánicas, la marina mercante propia, las poblaciones marineras, las pesquerías, permitirán resolver satisfactoriamente los problemas del porvenir".

En el Boletín del Centro Naval N° 453/1925 dijo el recientemente fallecido Dr. Villegas Basavilbaso en su trabajo *Nuestra Marina Mercante y su organización*:

"La formación de una marina mercante es imposible sin el concurso positivo del Estado. Parecería sin un mayor análisis que este concurso pudiera hacerse efectivo con primas, subvenciones y otras garantías. Sin embargo, aún no se ha comprobado la eficiencia de estos sistemas"... "Además del cabotaje, cuya prosperidad es el fundamento de la marina de ultramar, el Estado puede y debe organizar un servicio de buques de ultramar —no sólo como complemento necesario: su marina de guerra— para el transporte de los materiales que requieran los servicios públicos administrados por el Estado, flota mercante que por sus limitadas operaciones no exige las condiciones técnico-industriales que hemos mencionado anteriormente".

Dijo el almirante Martin en una de sus felices conferencias del año 1928, cuyo título era *Posibilidad de crear una Marina Mercante Argentina,* lo siguiente:

"Para la República Argentina habría conveniencia positiva (valor de los fletes que quedaría en el país) en tener su marina mercante, normalmente para su comercio marítimo, y, en caso de guerra, para ello y como elemento auxiliar de la defensa nacional.

" Del punte de vista del derecho internacional, del legal y del económico, en raso de guerra es conveniente que esa marina esté bajo la bandera nacional, y sea de compañías argentinas, con ciertos privilegios del Estado y con obligaciones hacia él; en una palabra, esos buques deben ser netamente argentinos, para quedar bajo el control de nuestras leyes y del Poder Ejecutivo y evitar intervenciones diplomáticas en caso de tener que requisarlos".

El 7 de enero de 1935, el renovador de la Armada, contraalmirante Videla, a la sazón ministro de Marina, ordenó a la Comisión de Organización de la Marina Mercante en la Directiva IX de unas instrucciones, lo que sigue:

"1° — Centralización administrativa de los servicios de la Marina Mercante en un organismo con facultades y atribuciones bien definidas, que tenga a su cargo el régimen y administración del comercio, industria, navegación y política marítimo-fluvial-portuaria.

" 2° — Protección y amparo de la Marina Mercante mediante un régimen legal que permita razonable y equitativamente su progreso y desarrollo.

" 3° — Disminución de las cargas impositivas que gravan al comercio y navegación de cabotaje.

" 4° — Supresión de trámites burocráticos que dificultan esa navegación y comercio.

" 5° — Régimen legal del personal de la Marina Mercante.

" 6° — Régimen legal de la industria pesquera".

Y el almirante Renard, presidente de dicha Comisión, en el oficio n° 137 del 21 de agosto de 1936 al ministro de Marina, sugería la creación de una secretaría de la marina mercante. A su vez, el jefe del Estado Mayor General, vicealmirante Fablet, proponía la división del Ministerio de Marina en dos secretarías: una militar y la otra mercante. En ese entonces se discutía públicamente el Ministerio de Defensa Nacional, que la Marina no apoyaba.

Dijo el vicealmirante Daireaux, presidente de la Liga Naval y luchador incansable, en el VIII aniversario de su fundación el 10 de mayo de 1941, en plena guerra:

"La protección de la industria naval que, por otra parte, todos los países han creído necesario ayudar, encuentra argumento de peso en la circunstancia de que *la marina mercante es auxiliar poderoso e insustituible de la marina de combate,* no sólo por el aporte del tonelaje requerido por las operaciones bélicas, sino también por ser fuente de recursos para ampliar sus servicios. Entre los marinos de guerra y los impropiamente llamados mercantes —ya que éstos no ejercen comercio alguno, sino honrosa y difícil profesión— deben crearse vínculos de enlace profesional en tiempos de paz y una absoluta identificación de ideales en tiempos de guerra cuando está en juego la existencia misma de la Nación. Tales consideraciones muestran a las claras que *la política naval, para ser eficiente*, *debe ser abordada con espíritu netamente nacional"*.

Esa misma noche habló el vicealmirante Stewart, ejecutor de la Flota Mercante del Estado, destacando:

"Entre nosotros los hechos nos van demostrando que la marina comercial y por ende las comunicaciones marítimas, constituyen la columna vertebral de nuestra economía. Así observamos que el país, en estos momentos, con una plétora de productos, se asfixia por la imposibilidad de llevarlos allí donde sean necesarios, puesto que, a pesar de nuestra posición continental, podemos considerarnos virtualmente como un país marítimo. En efecto, tanto nuestro comercio de exportación como el de importación se efectúa por vías marítimas, siendo insignificante el intercambio terrestre con los países vecinos. De aquí la necesidad de poseer una flota de guerra que mantuviera abiertos

los caminos del mar y protegiera su marina mercante, en caso de un conflicto armado".

En el *U.S. Proceedings* n° 540 de febrero de 1948, el capitán de navío (R) E. B. Perry, de la Armada de los EE. UU., escribió un sugestivo artículo titulado: "La Marina Mercante Americana tuvo un pasado: ¿tiene un futuro?". Como nos pareciera hecho a medida para los argentinos de 1967, transcribiremos algunos de sus párrafos.

"El futuro de la marina mercante está hoy en una encrucijada. La bandera americana está de nuevo en peligro de desaparecer de los mares. Nuestro costo de explotación es mucho mayor que el de cualquiera otra nación, con tendencia a seguir creciendo. Una marina mercante es esencial para nuestro bienestar económico y defensivo. En las actuales condiciones de fletes en declinación, cargas en disminución, aumento de la competencia extranjera y crecimiento de los gastos de explotación (con bonificaciones en los salarios y elevadas extras), un buque bajo bandera americana no es una buena inversión. Si nuestros buques han de continuar en el mar deben rebajarse todos los costos de explotación. Marinos americanos leales, interesados, deben tripular estos buques. Es preciso un subsidio federal en una u otra forma. Los subsidios no son populares Los subsidios *que se paguen a armadores o propietarios pueden dar lugar a abusos o despertar sospechas.* Sería inteligente considerar otros medios de cuidar nuestra marina mercante, tales como la *federalización* del personal marítimo, poniéndolo en el mismo pie del *servicio civil,* lo que seguramente curará muchos de los actuales males. Tal decisión tendrá seguramente fuerte oposición por parte de aquellos que tienen *intereses egoístas* que servir, pero demostraría su bendición para los hombres que desean continuar en el mar. Les aseguraría buques para navegar y un futuro en la marina mercante.

"La marina mercante es de vital importancia para la marina de guerra. Es mía y es de usted. Nosotros pagamos los buques, pagamos la carga, y sin duda tendremos que pagar su funcionamiento continuado. *Bien está que conozcamos y reconozcamos los hechos".*

El 12 de noviembre de 1954, en el edificio de la ex Flota Mercante del Estado, dijo el vicealmirante Pantín, presidente de la Liga Naval:

"Es necesario pues crear una conciencia pública debidamente preparada para comprender el problema. Que el pueblo sepa que tener una buena flota mercante habrá de costarle dinero, como le cuesta el ejército y la armada; aunque relativamente la marina mercante habrá de costal le menos y bastante menos, porque en gran parte, trabajando en régimen de empresas privadas con alta preparación, se costearía sus gastos, e incluso, en algunas etapas, ganaría dinero. Para que sepa *también que cualesquiera sean los resultados económicos directos de las empresas estatales, la marina mercante habrá de producir siempre a la Nación beneficios indirectos de suma importancia.* Esa es, por

otra parte, la razón que justifica las subvenciones de los gobiernos a las marinas mercantes de carácter privado."

Durante la Semana del Mar de 1966, el vicealmirante Malleville, presidente de la Liga Naval, pronunció estas palabras en discursos alusivos en Rosario y Buenos Aires:

"Para la defensa nacional y para el desarrollo de nuestro comercio interior y exterior, es necesario poseer una marina mercante compuesta de los buques mejor equipados, más seguros y más adecuados, de propiedad estatal y privada en justa proporción, construidos en la Argentina y tripulados por personal argentino bien adiestrado y eficiente y que operen en todo lo posible bajo nuestra bandera.

"... La actividad fluvial argentina, lo mismo que la actividad marítima, están pasando un momento peligrosísimo. Un momento de desorientación, donde antes que nada es necesario establecer posiciones claras, reconocer errores y proyectar nuestro pensamiento hacia el futuro".

La parte final del discurso en el Centro Naval fue así:

"Señor Presidente de la Nación: Con todo el respeto que merece su alta investidura, la Liga Naval Argentina, ai agradecer su presencia en este acto, le pide que preste la máxima atención a todas las cuestiones que hacen a los altos intereses marítimos del país. Reconocemos que algunas ya han sido encaradas, pero son tantas y algunas con una complejidad que llega a rozar los límites de las relaciones internacionales, que necesitará usted, aparte del patriotismo y capacidad de trabajo que pueda tener, *que lo inspire Dios y lo asesoren bien"*.

Por último veamos el pensamiento oficial de la Armada interpretado por el comandante de Operaciones Navales, almirante Varela. El 17 de mayo de 1967 en ocasión del Día de la Armada, frente al bronce del Gran Almirante, dijo:

"El establecimiento de las Capitanías de Puerto, *desde largo tiempo propiciado por la Armada*, produjo los resultados esperados en la forma de eliminación total de los distintos gravámenes impuestos por las Conferencias Internacionales de Flotas Marítimas".

Y al referirse a la industria naval, dijo:

"No sólo la incentivación de esta industria permitiría la absorción de la mano de obra que resulte disponible como consecuencia de una racionalización general de la administración pública y de las empresas estatales, sino que además produciría igual atracción de personal por parte de la enorme variedad de las industrias subsidiarias, como una vasta fuente de trabajo que no es necesario crear.

"... Creemos que, en una política de visión, merece un detenido análisis la conveniencia inmediata del aprovechamiento del subsidio extranjero a través de los precios ofrecidos en la construcción interna-

cional, pues no hay duda alguna que con *tal criterio sólo se favorecer precisamente esa política extranjera,* que por alguna razón establece tales subsidios. No debemos olvidar —entre otros aspectos— que esas potencias industriales son las mismas que regulan el mercado de fletes en razón de sus mayores disponibilidades de bodegas en el transporte mundial marítimo, lo que hace, en lo que a nuestro país atañe, que sólo un 18 % del propio tráfico de ultramar se realice bajo pabellón argentino y que, por ende, poco alcance a pesar en las decisiones".

* * *

Nos parece innecesario agregar más argumentos para demostrar al lector que estamos realmente ante una declinación de los intereses marítimos nacionales, con una equivocada apreciación del problema. Sus inevitables consecuencias sobre el poder combatiente saltan a la vista. Hemos abordado la selección de los conceptos anteriores de modo que confluyan desde diversos ángulos y matices en el objetivo. El juicio crítico y estadístico ha sido imparcial, y el endoso que lo caracteriza es la sinceridad de nuestra prédica por largos años.

Creemos, a igual que los ilustres camaradas citados, que la marina civil, la construcción naval y las poblaciones ribereñas se aúnan a la Armada con sólidos y fraternales lazos de seguridad y prosperidad, tanto en tiempos de paz como de guerra, lazos que es menester apoyar.

Pensamos, como ellos, que los intereses marítimos deben formar parte de la preocupación de los mandos navales, por absorbente que sea la tarea militar pura (tal como sucede con los intereses aéreos argentinos dentro de la Fuerza Aérea). No comprendemos, por ejemplo, por qué el presupuesto de la Prefectura Nacional Marítima para 1967 es de 7.000 millones de pesos y el de la Armada, en cambio, apenas si alcanza los 17.000 millones.

No queremos asistir al desmoronamiento, o poco menos, de nuestras instituciones mercantes, con la certidumbre de que en este caso el pasado es superior al presente que lo sustituye. Sostenemos, también, que para hacer obra de gobierno se precisan adecuados organismos estatales dirigidos con una claridad meridiana por personas competentes. Afirmamos que, de no ser así, continuaremos con las improvisaciones, los asesores paralelos y la confusión que ha caracterizado a los últimos años. Finalmente, es obvio que por encima de cualquier interés particular se encuentra el porvenir y la seguridad del Poder Naval. Construirlo —malo o bueno— ha costado muchos años, destruirlo será cuestión de uno solo.

* * *

Tres leyes de competencia de la Armada

Completada la primera parte sobre principios y antecedentes, presentaremos las tres leyes de competencia más importantes que a nues-

tro criterio influyeron o influyen en la Armada: la de 1898, la de 1958 y la de 1967. Su sola confrontación terminará con las dudas que hubiésemos originado.

Repetiremos textualmente los artículos e incisos relacionados con los intereses marítimos y alguna otra función auxiliar. No incursionaremos en la faz militar, ya que ha sobrepasado nuestro tiempo y conocimientos y no es el tema de este ensayo.

Ley de Organización de los Ministerios Nacionales n° 3727, de 1898

" 9. Policía sobre la extracción de los productos de las islas y costas marítimas.

" 12. Hidrografía, cartografía, bibliotecas, archivos, publicaciones, exploraciones, estudios dentro y fuera del país para el aumento y perfeccionamiento de la institución naval.

" 14. Funciones de almirantazgo.

" 15. Prefecturas o policía general de los puertos marítimos o fluviales de la República; navegación de los mares, costas, lagos, ríos y canales de la Nación y jurisdicción marítima administrativa. Control de los despojos de naufragios, salvamentos y estadísticas de los siniestros marítimos. Registro de matrícula mercante nacional, arqueo de embarcaciones y registro de máquinas y calderas. Autorizar el ejercicio de prácticos y maquinistas.

" 16. Faros y señales marítimas.

" 17. Concesión de cartas de represalias marítimas y patentes de corso, según las convenciones y prácticas internacionales y el derecho y las necesidades de la Nación.

" 19. Protección efectiva de la marina mercante, de cabotaje de la Nación y garantías en el ejercicio de los derechos de libertad del comercio marítimo dentro de la jurisdicción nacional.

" 22. Caza y pesca marítima.

" 24. Comunicaciones marítimas con los territorios nacionales del Sur.

" 25. Vías de comunicaciones fluviales."

Ley Orgánica de los Ministerios n° 4439, de 1958

"11. Las exploraciones, trabajos, estudios e investigaciones sobre oceanografía, hidrografía, astronomía, meteorología, geografía, magnetismo, cartografía y demás ciencias del mar y la atmósfera de las costas, las islas y el mar, y el mantenimiento, operación y administración de observatorios, estaciones y servicios en la materia; instalaciones y servicios de faros, balizas y señales marítimas; la emisión de señales ho-

rarias del sistema radioeléctrico de localización y otras ayudas y servicios destinados a la seguridad de la navegación.

” 12. El servicio de policía de seguridad y judicial, en forma exclusiva y excluyente, en las aguas navegables y sus costas y puertos de la Nación.

” 13. El servicio de policía de seguridad de la navegación y la jurisdicción marítima administrativa; formación, capacitación y habilitación del personal de la marina mercante, régimen de los buques y embarcaciones, registro de matrícula y de propiedad naval; asistencia y salvamento marítimo; policía sobre cumplimiento de convenios internacionales sobre navegación y de las leyes de pesca y caza marítima.

” 14. El gobierno, desarrollo y fomento de la industria, investigación y experimentación en materia de construcciones navales y su coordinación con la actividad industrial del país, así como asesoramiento y asistencia técnica que deben solicitar las demás dependencias del Estado y particulares en la planificación de las construcciones navales.

” 16. La cooperación con las unidades del sostén logístico de las fuerzas de la Armada nacional en el fomento de los intereses marítimos y generales.

” 17. Las demás atribuciones que corresponden a la Armada nacional por virtud de leyes especiales o que por su naturaleza naval se vinculen directa o indirectamente a la misma.

” 18. Asesoramiento en la orientación y conducción de la política atinente a la marina mercante nacional.

” 19. Asesorar a las autoridades responsables de la defensa civil de la Nación en lo que sea de su competencia técnica.

” 20. Participar en los estudios tendientes al desarrollo de los sistemas de transporte y comunicaciones de interés para la Armada nacional y promover el desenvolvimiento de aquellos que convengan a sus necesidades.

” 21. Promover en la población actividades tendientes a mantener y desarrollar en ella aptitudes necesarias para la guerra marítima.”

Ley de Competencias n° 17.721, de 1967

” 19. Entender en lo relativo a exploraciones, trabajos, estudios e investigaciones sobre oceanografía, hidrografía, astronomía, meteorología, comunicaciones, geografía, magnetismo, cartografía y demás ciencias relacionadas con el Río de la Plata, el mar, sus costas e islas, la atmósfera y el espacio, con fines de navegación y defensa. El desarrollo, mantenimiento, operación y administración de observatorios, estaciones y servicios en la materia; instalaciones y servicios de faros, balizas y señales marítimas, la emisión de señales horarias, del sistema radio-

eléctrico de localización y otras ayudas y servicios destinados a la seguridad de la navegación.

" 21. Entender en la organización, preparación, empleo, administración, justicia gobierno y disciplina de la Prefectura Nacional Marítima.

" 22. Ejercer el servicio de policía de seguridad de la navegación y la jurisdicción administrativa ele la navegación; la formación, capacitación y habilitación del personal navegante en general; el régimen de los buques, embarcaciones y artefactos navales, el registro de matrícula y de la propiedad naval; la protección de la vida humana en el mar, la asistencia y el salvamento marítimos y en las aguas de su jurisdicción; el control de averías y la lucha contra incendios en los. puertos nacionales; la atención y dirección de los sistemas y servicios, de comunicaciones para la seguridad de la navegación y en salvaguardia de la vida humana en el mar y ejercer la policía sobre cumplimiento de convenios internacionales de navegación y de las leyes de pesca y caza marítima.

" 23. Ejercer el servicio de policía de seguridad y judicial en las aguas navegables y en los puertos nacionales, con carácter exclusivo y excluyente; en las zonas de seguridad de frontera marítima y en las márgenes de los ríos navegables, al solo efecto de los delitos de competencia federal.

" 24. Cooperar mediante las unidades del sostén logístico de la Armada en el fomento de los intereses marítimos y generales.

" 25. Ejercer las demás atribuciones que correspondan a la Armada por virtud de leyes especiales o que por su naturaleza se vinculen directa o indirectamente a la misma."

En conclusión, resulta así que, desde el año 1898 —ley primera del Ministerio de Marina con que los eminentes legisladores y marinos del novecientos, cumbre del país en el concierto internacional, dieron jerarquía independiente al poder naval— hasta la última ley de competencias, la Armada se ha desafectado, fuera voluntariamente o no, de la potestad heredada de las inteligentes Capitanías de la Colonia y de la Independencia sobre la orientación y rectoría de la política naval, las vías fluviales, la caza y pesca marítima, la concesión de patentes de corso, el fuero de almirantazgo, las mismas capitanías de puerto, los intereses marítimos y la marina civil en general, las construcciones navales en particular, el desarrollo de los transportes y comunicaciones en general, el contralor de las flotas mercantes estatales y el Consejo Nacional de la Marina Mercante en particular, la representación en el extranjero en los congresos y convenciones que se relacionan con la seguridad a flote. En una palabra, la Armada ha cedido a mentalidades terrestres en su mayor parte, sin ninguna razón, la conducción o la posibilidad de conducir lo que los rusos aprecian a partir de 1955 no

sólo como un factor vital de la economía en todo momento, sino, y por sobre todo, como un cuarto poder de la defensa en una emergencia. La suma de los principios expuestos de las medulosas reflexiones de eminentes marinos, y los números, demuestran palmariamente que tal política no es la mejor para la seguridad y la economía nacional.

Hemos justificado, así, la necesidad de una nueva ley de competencias que supere la recientemente promulgada. El S/D 17.342/67 que devuelve al Comando de la Fuerza Aérea la casi totalidad de DINFIA, es la primera y sabia rectificación de la ley 17.271.

Proyecto de una nueva ley de competencia para la Armada (C. O.N.)

Una ley de competencias, en lo que concierne al C.O.N., debería ser objetiva y precisa, subdividiéndola según lo que podríamos llamar las grandes empresas o tareas básicas.

Por lo tanto, si al Comando de Operaciones Navales se le dieran las atribuciones de un almirantazgo, adecuadas al proceso revolucionario de transformación nacional que materializa este pasaje de la historia argentina, y en su carácter de representante y ejecutor del Poder Naval del Estado en las aguas jurisdiccionales, territoriales y mar libre, éstas serían sus grandes empresas a cumplir:

a) Defensa naval-militar de la Nación.

b) Policía de orden público en las aguas de los ríos, lagos cordilleranos y aguas marítimas jurisdiccionales.

c) Regulación y control de los regímenes de la navegación y puertos.

d) Orientación, promoción, regulación y control de los intereses marítimos.

e) Tareas especiales y contribuyentes al plan de acción civil del gobierno.

Le asignamos a cada una de ellas las siguientes funciones y ejecutores:

a) Defensa naval-militar de la Nación.

Las tareas correspondientes se harán a través de los medios normales. Se incluiría la proposición de la política nacional del transporte mari-fluvial inseparable de los planes de defensa e indispensable para su preservación y progreso. Concedería las patentes de corso y cartas de represalias. Concretaría su presencia activa en el Paraná superior con un apostadero naval.

b) Policía de orden público en las aguas de los ríos, lagos cordiller ranos y aguas marítimas jurisdiccionales.

Será ejercida por la Prefectura Nacional Marítima, conforme a la

misión y tareas que por ley especial se le otorguen, en coordinación con las demás fuerzas de seguridad de la Nación.

c) Regulación y control de los regímenes de la navegación y puertos.

A cargo de una Capitanía General de la Navegación, conforme a la misión v tareas que por ley especial se le otorguen. Es fundamental que esa ley restituya la rectoría del derecho internacional público de la navegación y de la potestad de las "causas de Almirantazgo", y la jurisdicción marítima del artículo 100 de la Constitución Nacional y del art. 3° de la ley 3.445 a los capitanes de puerto.

d) Orientación, promoción, regulación y control de los intereses marítimos.

A cargo del Consejo Nacional de la Marina Mercante. Por ley especial se le regularían sus tareas, contemplando el cumplimiento y conducción de una vitalizada política nacional del transporte mari-fluvial, con un régimen legal sin burocracia estéril, que abarcaría: la evolución de las vías navegables y puertos; la evolución del comercio mari-fluvial la supervisión de las flotas estatales comerciales; el desarrollo de las flotas de transporte de combustible; la orientación y amparo de la marina privada; la promoción y asesoramiento de la construcción naval; la clasificación y control de la embarcación en general; el fomento de la industria pesquera; el contralor de la caza marítima y la explotación del guano; el apoyo a las actividades náuticas deportivas; la formación del personal mercante; las relaciones laborales; la promoción de instituciones culturales, técnicas, científicas y de divulgación marítima estatales y privadas nacionales; la creación y apoyo de una academia nacional del mar; la representación ante los organismos y congresos marítimos privados y estatales internacionales; el permanente estudio del derecho marítimo, códigos y reglamentaciones; más lo que por su naturaleza se relacione directa e indirectamente con el gobierno de los intereses marítimos y que no se encuentren a cargo de la Prefectura Nacional Marítima y Capitanía General de la Navegación. (No nos cabe dudas que una secretaría de los intereses marítimos o de la marina civil o mercante sería otra excelente solución, largo tiempo acariciada, con el Consejo como asesor. Sabemos que el presidente interino del Consejo Nacional de la Marina Mercante, contraalmirante Ques, auspicia una decisión similar, lo que avala nuestro punto de vista.)

e) Tareas especiales y contribuyentes al plan de acción civil del Gobierno.

A cargo de la Secretaría General del C.O.N. Trataría las tareas relacionadas con la seguridad interior y la defensa civil; la Antártida, las Malvinas, la Tierra del Fuego, las exploraciones; la inscripción marítima, las reservas activas y pasivas; la incentivación de la conciencia

marítima racional; la participación en el planeamiento de los sistemas de transporte y comunicaciones en general; los transportes aeronavales al sur; la colaboración con medios y hombres —preferentemente en situación de retiro— en la obra de gobierno; la promoción de una verdadera justicia marítima con su fuero propio, y un registro naval.

* * *

Al dar por finalizado este trabajo, en el cual hemos puesto todo el cuidado para no herir ajenas susceptibilidades y ser lo más claros y ecuánimes que fuera posible, afirmamos categóricamente que nuestro Poder Naval no es sólo una avanzada de la Patria en la guerra, sino, y en particular, una genuina encarnación de la prosperidad y de la libertad en la paz, que el Comando de Operaciones Navales debe vigilar y proteger en toda su amplitud. Lamentamos manifestar que la ley 17.271 no refleja el ordenamiento más eficiente para el futuro de los intereses marítimos nacionales.

Supuesta Representación Masiva de las Islas Malvinas en una Carta del Siglo XVI

Por el Vicealmirante ERNESTO BASÍLICO

Imagen cabal del oficial almirante forjado en la doble disciplina del estudio y del ejercicio del comando. Autoridad reconocida en materia de nuestros límites en el Sur y de la historia de los descubrimientos y ocupaciones en esa región, la personalidad del autor ha traspuesto el ámbito naval, y por ello cada aporte de su pluma tiene especial trascendencia y repercusión.

Una carta dibujada sobre un pergamino, descubierta en Estambul, representa el continente sudamericano, pero sin rastros del estrecho de Magallanes y con una gran isla vecina en la que el Dr. Enrique Ruiz Guiñazú creyó reconocer "la masa insular de las Malvinas".

El almirante Basílico no piensa así y expone las razones en que funda su escepticismo.

En el último Congreso Internacional de Geografía, celebrado en Amsterdam en 1938, el delegado francés Marcel Destombes dio cuenta del hallazgo de varias cartas náuticas manuscritas en Top Kapu Sarayi, de Estambul, todas en pergamino, transferidas del Tesoro a la mezquita de los Aghalar, que sirve ahora de biblioteca. Tal la información suministrada por el Dr. Enrique Ruiz Guiñazú en su libro *Proas de España en el Mar Magallánico,* Buenos Aires, 1945, págs. 71 y siguientes, donde analiza muy prolijamente una de dichas cartas, reproducida en la página 68, cuya copia insertamos a continuación.

Según lo expresado por el Dr. Ruiz Guiñazú, esa carta "nos da en " buena parte la solución del problema hispánico respecto de las Mal- " vinas. Es nuestra creencia que ante comprobación tan positiva, se " arroja plena luz acerca de la cuestión del primer descubridor, rele- " gando muchas hipótesis y en primer término la inglesa, a fantasiosas " leyendas. Es más, pensamos que el grupo malvínico, revelado como " masa por primera vez en esta carta náutica, que lo sitúa en correcta " posición geográfica, permite sostener la tesis de su descubrimiento por " los marinos de la expedición de Magallanes, en noviembre de 1520, o " su primer redescubrimiento, en todo caso, si el título hubiera de adju- " dicarse algún día a Américo Vespucio, hipótesis, esta última, que por " ahora no nos es posible aceptar".

Antes de cualquier otra consideración, veamos algunas particularidades de la carta reproducida. Representa la parte norte y este de la América Meridional en proyección polar equidistante, que es aquella en que es constante la distancia que separa dos circunferencias concéntricas consecutivas correspondientes a los distintos paralelos trazados manteniendo también constante la diferencia de latitud entre dos paralelos sucesivos. La carta hallada en Estambul contiene el hemisferio austral; el radio de la circunferencia correspondiente al Ecuador es de 70 cm y la separación entre dos paralelos consecutivos es de 19 cm. Los meridianos están trazados cada 5 grados de diferencia en longitud, y el meridiano 180° está subdividido de grado en grado en latitud. La circunferencia correspondiente al Ecuador está subdividida de grado en grado de longitud, y los paralelos están trazados cada 5 grados de diferencia en latitud. La carta original muestra otros detalles que menciona el Dr. Ruiz Guiñazú.

Dice el Dr. Ruiz Guiñazú: "El trazado, visiblemente correcto, pre- " senta las tierras nuevas con una exactitud relativa muy grande, sin " arrestos imaginativos. Si el lector observa atentamente la lámina que " publicamos, comprobará ante todo, con respecto a la nomenclatura, " que el continente nombrado «TERA/DOBRA/SIL» es un original portu- " gués, que en la parte oriental consigna una abundante nómina hasta " el Cabo Santa María, a 33° de latitud. Luego, en seguida, la costa va " delineándose en blanco, es decir, sin nombres, hasta el 55°, donde el



Mapa existente en la mezquita de los Aghalar, atribuido al cartógrafo portugués Pedro Reinel (1523), reproducido en Enrique Ruiz-Guiñazú, Proas de España en el mar magallánico, 68, Buenos Aires, 1945.

“ trazado termina formando un gran golfo, al fondo del cual se halla “ una isla. La tierra corre inmediatamente hacia el este y se concluye “ en el meridiano 197°. Sobre toda esta tierra firme se lee «Hesta térra “ descobrió Fernando de Magalhaes». Y luego, a 10° hacia el este se “ percibe netamente, de 192° a 185°, otra tierra completamente aislada “ que enfrenta al norte por el grado 53½ de latitud sur, que reconoce- “ mos como la masa insular de las Malvinas/'

No conocemos la carta original. El sistema de proyección empleado parecería haber tenido como finalidad estar en condiciones de insertar sin demora las tierras que descubriese la armada de Magallanes. Dice el Dr. Ruiz Guiñazú: “Si recorremos la región costera del Brasil, com- “ probamos que la carta contiene muy exactamente todas las caracterís- “ ticas conocidas de los portugueses en 1522. Siguiendo la observación “ en la parte sur, verificamos igualmente que la carta responde íntegra- “ mente al derrotero magallánico, *y como ella finaliza en el Estrecho* “ *(sic),* es de la mayor evidencia que la información cartográfica es pro- “ pia de la expedición. Por otra parte, el solo conocimiento del Atlántico, “ sin referir los descubrimientos posteriores de Magallanes al oeste del “ Estrecho y en el Mar Pacífico, hace pensar, sin esfuerzo, que los datos “ fueron suministrados por algunos miembros de la expedición.” (Lo que está en bastardilla lo hemos subrayado nosotros.)

La parte superior de la carta reproducida, o sea la que abarca hasta el Cabo Santa María en latitud 33° (*), recuerda la magnífica carta de Reinel en proyección cilindrica (Costa de Brasil, año 1517-1519), exis- tente en la Biblioteca Nacional de París, que Ruiz Guiñazú reprodujo en las páginas 40-41 de la obra citada. En su planisferio de 1529, Diego Ribero siguió muy de cerca el diseño de esta carta de Reinel.

“A juicio de los geógrafos congresistas de Amsterdam” —dice Ruiz Guiñazú— “el origen de la carta náutica que reeditamos, no puede ser “ otro que la «Casa da India», de Lisboa. Este archivo, donde se guar- “ daban celosamente los tesoros secretos, fue destruido por el terremoto “ e incendio de 1755. Este accidente nos da la clave para explicar la “ dificultad con que en la actualidad se choca para hallar la cartografía “ portuguesa de los siglos XV y XVI, pues no quedan más piezas que “ las emigradas al extranjero, o las conservadas en colecciones privadas.”

“Digamos ahora, sin más retardo, que el profesor Destombes, luego “ de comprobar las características de la misma, atribuye esta carta a “ Pedro Reinel, a lo que damos nuestra total adhesión. Es por demás “ notorio que ambos Reinel, padre e hijo (Pedro y Jorge), fueron a Sevi- “ 11a en 1518 y 1519, requeridos profesionalmente. Abunda, en efecto, “ la documentación que certifica la colaboración de estos eximios maes- “ tros en la empresa de Magallanes...” A este respecto, cabe recordar lo consignado por NAVARRETE en el tomo 4 de su *Colección de los viajes*

(*) La latitud correcta del Cabo Santa María es de 34° 40' S.

y descubrimientos que hicieron por mar los españoles (documento n° XV): en carta del 18 de julio de 1519 escrita en Sevilla al rey de Portugal por su factor, el portugués Sebastián Alvarez, éste, que procuraba hacer desistir a Magallanes de llevar a cabo la expedición, dice que habló con Rui Faleiro y agrega: "La derrota que diz que llevan «es de Sanlúcar " derecho á Cabo Frio, dejando el Brasil á la derecha hasta pasar la línea " de partición, y de allí navegar á loeste y loesnoroeste derecho á Ma- " luco, la cual tierra de Maluco yo vi asentada en la poma y carta que " aqui hizo el hijo de Reinel, la cual no estaba acabada cuando aquí " vino su padre por él, y su padre lo acabó todo, y puso estas tierras de " Maluco. Por este padrón se hacen todas las cartas que las hace Diego " Riveiro, como también los cuadrantes y esperas. Desde este Cabo " Frio hasta las islas de Maluco por esta navegación no hay ningunas " tierras asentadas en las cartas que llevan»." (Copiada por NAVARRETE de la *Colección de Muñoz,* quien la extractó en Lisboa del original).

No es pues nada extraño que en el inventario de lo secuestrado a la «Trinidad» por el gobernador de Brito en la isla de Ternate, se mencionara el nombre de Pedro Reinel, atento lo consignado por B. L. DE ARGENSOLA en su *Conquista de las Molucas,* tomo I, pág. 5, Madrid, 1609, (citado por Ruiz Guiñazú al pie de la pág. 76), poique parece evidente que Magallanes debió llevar consigo el planisferio dibujado por Pedro Reinel, que menciona el documento de Navarrete.

No obstante estos antecedentes, la hipótesis de que la carta hallada en Estambul es de Pedro Reinel no es, a nuestro juicio, convincente, porque si esos dos eximios maestros cartógrafos Reinel diseñaron con anterioridad (en 1517-1519) la magnífica Carta de la Costa del Brasil existente en la Biblioteca de París, cuesta creer y más aún admitir que poco más tarde confeccionaran una carta como la de Estambul, en la que la parte correspondiente a la costa del Brasil no solamente es comparativamente inferior a aquella otra, sino también que aceptaran completar el trazado de nuestra costa con un diseño que no condice con las destacadas aptitudes cartográficas que se les reconocían; esto sin olvidar que, admitidos al servicio oficial del emperador en 1522, no tuvieron escrúpulos en venderle a Carlos V en 1524 los íntimos secretos de Estado. (Ruiz Guiñazú, ob. cit., pá. 76).

No es exacto que la carta finaliza en el Estrecho de Magallanes; en ella no está trazado el Estrecho, y el apéndice que se proyecta hacia el Este es algo así como una fantasía. Ni en la célebre carta que se guarda en Turín, de 1523, verdadero padrón real atribuido a Juan Vespucio, ni Diego Ribero en sus magníficos planisferios (1529) se permitieron diseñar nada de lo que podía existir al sur del Estrecho. Ribero, de nacionalidad portuguesa, que estaba al servicio de España y fue nombrado el 10 de julio de 1523 cosmógrafo real y maestro en el arte de hacer cartas, astrolabios y otros instrumentos de navegación, debía saber por conducto de los de la «San Gabriel» de la expedición

de Loaisa a su regreso al puerto de Bayona, en Galicia, el 28 de mayo de 1527, lo que manifestaron los de la nao «San Lesmes» cuando después de haber sido sacada del Estrecho de Magallanes por el temporal y recorrido la costa oriental de la Tierra del Fuego hasta la latitud 55°, regresaron al Estrecho junto a la nave capitana y dijeron que *"les parescia* que era allí acabamiento de tierra".

¿Cómo explicar entonces que el desconocido cartógrafo haya diseñado con trazo firme Ja extremidad austral del continente como si alguien, entre 1521 y 1524 hubiera contorneado ya la Tierra del Fuego por el sur del Cabo de Hornos?*. Para poder sostener que la información correspondiente pudo ser suministrada por los de la nave «San Antonio», desertora de la expedición de Magallanes con el piloto Esteban Gómez, habría que demostrar que dicha nave anduvo por el sur de la Tierra del Fuego; y esto no tiene ningún punto de apoyo posible.

La boca del Estrecho aparece en latitud 54° cuando en realidad esta en los 52°5, dato éste que después del regreso de Elcano con la «Victoria» (setiembre de 1522) quedó perfectamente precisado. El contorno de nuestra costa, sin un nombre siquiera, no muestra ningún punto que pueda servir de referencia. No es que no hubiera entonces algunos lugares a los que se les pusieron nombres que no podrían olvidarse jamás: San Julián, Santa Cruz, Cabo Vírgenes.

La diferencia de longitud entre el Cabo Santa María y la boca del estrecho es, según la carta que estamos examinando, de 27°5 cuando en realidad es sólo de 14°. Como los meridianos no los trazaron para llenar o adornar la carta, no podemos dejar de recordar aquí que Maximiliano Transilvano, secretario del emperador Cavíos V, manifestó en la Relación escrita que el 5 de octubre de 1522 dirigió desde Valladolid al cardenal Salpurgense, obispo de Cartagena —después de escuchar el relato que Elcano y los demás que regresaron en la «Victoria» hicieron al emperador de todo lo ocurrido en el viaje—, que San Julián y Cabo Vírgenes tenían la misma longitud geográfica. (NAVARRETE, *oh. cit.,* tomo 4, documento n° XXIV, parágrafos I, IV, VIII y IX.)

En cuanto a la tierra completamente aislada que figura entre los meridianos 192° y 185° y entre los paralelos 53°5 y 56°, que se pretende considerar como una representación masiva del archipiélago malvínico, cabe decir lo siguiente: "Los meridianos extremos que comprenden el archipiélago de las Malvinas difieren en 3°5, en tanto que en la carta de Estambul esa diferencia es de 7º; y la diferencia real en latitud es de 1°5, mientras que en esa carta es de 2°5. Si se imaginan las dimensiones reales que corresponden para semejantes diferencias, puede afirmarse que *el supuesto archipiélago malvinico resulta tener una extensión prácticamente doble del actual.* Por otra parte,

(*) Según el Dr. Ruiz Guiñazú la fecha del diseño de la carta de Estambul puede ser fijada entre 1522 y 1524.

y esto reviste extraordinaria importancia, habría que admitir que para ese entonces, o sea antes de 1525, había sido ya contorneado por algún navegante, lo cual es completamente inverosímil.

Los de la expedición de Magallanes no descubrieron ni avistaron las Malvinas; fue recién en 1540 cuando una nave de la armada del obispo de Plasencia, «La Incógnita», las descubrió al arribar inesperadamente a esas tierras. El manuscrito de ALONSO DE SANTA CRUZ (1541) que se refiere en su *Islario General* al Estrecho de Magallanes, lo prueba de manera concluyente. En nuestro artículo publicado en el Boletín del Centro Naval n° 664 del año pasado, dimos una noticia a este respecto.*

Esteban Gómez no avistó las Malvinas después de desertar con la «San Antonio». La teoría que sentó el distinguido capitán de fragata de nuestra Armada Héctor R. Ratto carece de apoyo documental y por lo tanto no tiene justificación.

Cuando se considera que en su planisferio Diego Ribero insertó en el hemisferio norte la leyenda "Tierra que descubrió Esteban Gómez", resulta imposible imaginar que Esteban Gómez habría guardado silencio si él hubiese sido el descubridor de las Malvinas. El meridiano de Tordesillas, que aparece trazado en el planisferio de Ribero, deja claramente al oeste la aludida "Tierra de Esteban Gómez", y lo mismo habría ocurrido con las Malvinas si éstas hubiesen sido entonces descubiertas. No cabe olvidar que tanto Esteban Gómez como Juan Vespucio, Juan Sebastián Elcano y Diego Ribero secundaron a los delegados de España en la Junta de Badajoz de 1524.

En las cartas actuales en proyección Mercator, construidas en una escala similar a la copia reproducida de la carta de Estambul, el archipiélago de las Malvinas tiene un tamaño que es la mitad del de esta otra; y como en esta proyección estereográfica polar los meridianos convergen lógicamente hacia el polo, fácil es comprender la enormidad de semejante diseño.

Además, al sur de la supuesta representación de las Malvinas figura otra gran isla, inexistente, que no ha merecido, que sepamos, ningún comentario tendiente a explicar su presencia.

Ni en la mencionada carta de Turín (1523), ni en el planisferio de Ribero (1529), ni en la carta vallisoletana de 1523 del piloto y maestro cartógrafo Ñuño García de Toreno, carta en pergamino de 1,08 x 0,75 conservada en Turín, ni en el planisferio de Gaboto (1544), figuran esas dos enormes islas, la mayor de las cuales se pretende considerar como representativa del archipiélago de las Malvinas. En ninguna carta del siglo XVI aparecen esas dos islas entre los 53° y los 58° de latitud sur.

* Recientemente publicamos un libro titulado *La Armada del Obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas* (cd. del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1967) que trata este asunto.

Que Pedro Reinel no debió ser el autor de la carta de Estambul nos parece algo incuestionable; es imposible explicar por qué existe apreciable diferencia en la latitud de algunos puntos de la costa del Brasil y adyacencias bien conocidos entonces y característicos; por ejemplo: en la carta de la Biblioteca de París la isla de Santa Bárbara o Abrolhos, que está en los 18°2, figura en la de Estambul en los 20°; las islas Acença y Trinidade figuran en aquélla entre los 21° y los 21°5, en tanto que en esta otra figuran en los 19°, siendo en este caso la diferencia de signo contrario al de la anterior. Cabe hacer notar que los valores de la carta de París son prácticamente correctos.

Cuando en setiembre de 1522 regresó Elcano con la «Victoria», todo el mundo se enteró que existía positivamente el estrecho descubierto por Magallanes en la América meridional a los 52° de latitud sur. ¿Es concebible entonces que Reinel o algún otro verdadero cartógrafo y al mismo tiempo responsable dibujase ese contorno que no indica el estrecho y que, en cambio, insertase algo que no había sido aún descubierto como ocurría con la extremidad austral del continente (el Cabo de Hornos) y las dos enormes islas relativamente próximas al mismo por su parte oriental? Los conocimientos geográficos más completos de nuestro litoral marítimo y adyacencias provenían de las expediciones españolas de esa época.

Cualquier navegante experimentado que hubiese avistado las Malvinas y las hubiera contorneado habría advertido que era un archipiélago y no una sola isla. Por lo tanto, resulta evidente que dibujar una isla desmesuradamente grande fuera de la situación real del archipiélago, es prueba de que semejante dibujo fue producto de la fantasía, lo mismo que la isla que aparece en la carta un poco más al sur de la anterior. La latitud era algo que los navegantes de entonces determinaban con notable exactitud, de manera que la asignada a esa gran isla y a lo que parece la entrada del estrecho de Magallanes prueban que la carta de Estambul no pudo ser la obra de un cartógrafo cuidadoso de su prestigio.

El hecho de no aparecer dibujado el estrecho de Magallanes con su salida al mar del Sur es lo que hace suponer que el agregado correspondiente a nuestro litoral marítimo se insertó en dicha carta después del regreso de Esteban Gómez a Sevilla en mayo de 1521 y antes del regreso de Elcano con la «Victoria» en setiembre de 1522. Conviene recordar que Gómez no llegó a comprobar la existencia del paso al mar del Sur,* por cuanto sólo reconoció la mitad del estrecho; y no es cierto que después que desertó con la «San Antonio» debió avistar las islas Malvinas. Carecería de sentido suponer que Esteban Gómez fue mudo testigo de todo lo que vio y de la configuración geográfica de la costa descubierta, cuyos detalles debió sin duda re-

* Pero supo que existía realmente.

gistrar por lo menos como ayuda memoria. No hay que olvidar que en el punto 45 de la Instrucción que dio el Rey a Magallanes el 8 de mayo de 1519, le mandó que "a la gente que se tomare para en servicio " de la dicha armada, les será tomado juramento por vos, por ante el " Escribano del Armada, que durante el tiempo de la dicha Armada " é viage, viniendo á su noticia cosa que sea de nuestro servicio, é be- " neficio de la dicha Armada, no lo encubrirán sino que vos avisarán " dello, ..." (NAVARRETE, *ob. cit.,* tomo 4, documento n° XIV.)

La teoría del secreto absoluto por parte de los expedicionarios de Magallanes merece pues descartarse como algo inverosímil. La información sumaria levantada a la llegada de la nave «San Antonio» a Sevilla y las informaciones personales directamente obtenidas por Maximiliano Transilvano al regreso de la «Victoria», habrían permitido conocer en forma oficial la verdad acerca de todos los descubrimientos realizados. Y claro está que no habiendo sido descubiertas las Malvinas ni el Cabo de Hornos, el diseño de la parte meridional de la América del Sur carece de valor probatorio como documento que responde al conocimiento real de la época en que se le ha supuesto (entre 1522 y 1524), y en cambio evidencia mucha fantasía.

Las consideraciones precedentes nos llevan a la conclusión de que el diseño de nuestro litoral marítimo y adyacencias que muestra la carta de Top Kapu, no fue obra de Pedro Reinel, sin sernos posible descubrir el autor. Si la producción de los cartógrafos más destacados de la época muestra otra cosa, sostenemos que esa carta carece de valor como para ser considerada documento probatorio del conocimiento de la existencia de las islas Malvinas, hecho que ocurrió recién en 1541 cuando una nave de la armada del obispo de Plasencia («La Incógnita») regresó a España después de haber arribado a esas islas de manera inesperada y permanecido diez meses en esa tierra desconocida, la que el capitán de la nave consideró ser tierra firme de la parte austral del estrecho de Magallanes.

De todos modos, podemos afirmar terminantemente que la prioridad del descubrimiento de las Malvinas correspondió a España, porque fueron estos navegantes españoles quienes arribaron inesperadamente a esas tierras en las que permancieron diez meses, habiendo sido Alonso de Santa Cruz quien consignó ese hecho en su *Islario General* y lo registró en la carta del Estrecho de Magallanes que confeccionó de acuerdo con la interpretación que hizo del relato de dichos navegantes.

Creemos oportuno agregar una última referencia. En la página 105 del tomo II de su obra *América la bien llamada* (Buenos Aires, 1948), dice el Dr. Roberto Levillier: "Ultimamente fue descubierto un mapa, " en Estambul, que Marcel Destombes atribuyó a Pedro Reinel, y fechó " 1522-23, pero no ha sido científicamente aceptado aún por otras " autoridades, ni clasificado en forma decisiva. Ofrece como interés una " interpretación de las Malvinas." Y en la nota 8 de la página 255 del

“ mismo tomo II el Dr. Levillier expresa: “El señor Marcel Destombes
“ presentó al Congreso Internacional de Geografía de Amsterdam, en
“ 1938, un mapa que atribuyó a Pedro Reinel, fechándolo 1522-1523.
“ La parte superior contiene nomenclatura tan abundante como ilegi-
“ ble, y recuerda dos cartas: la de Jorge Reinel, de 1518 y el mapa de
“ proyección polar equidistante de 1526 publicado por HARRISSE en
“ *The Discovery of North America*, y atribuido por él a Juan Vespucio.
“ Por ahí debe andar la filiación de esta carta, que no se asemeja en
“ forma o estilo de dibujo al modo de Pedro Reinel. En ella figura la
“ parte meridional del hemisferio sur, pero ¿quién la habrá agregado
“ de tan mala manera? Ni Pedro ni Jorge Reinel han dejado otra que
“ representa esa región de América. De todas maneras el mapa con su
“ parte superior mal dibujada y confusa, y su región meridional muda,
“ no ofrece ningún interés. El doctor Enrique Ruiz Guiñazú lo pu-
“ blicó en *Proas de España en el Mar Magallánico.* Buenos Aires, 1945.”

"El Plan nuestro de cada día dánoslo hoy..."
JULIÁN MARÍAS (Conferencia dada en Bs. Aires en 1966).

Planeamiento, Planificación y Planificadores

Por el capitán de navío contador Pablo E. Arguindeguy

El autor, ganador del premio "Ratto" de 1963, por un trabajo sobre historia naval publicado en este Boletín, ha desempeñado importantes cargos de su especialidad en buques y reparticiones de la Armada y seguido cursos en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, así como en la Universidad de Columbia, y el curso intensivo de Desarrollo Económico de la CEPAL.

Actualmente integra la Comisión de Organización *y* Racionalización de la Armada, donde sin duda aplicará las mismas condiciones de claridad mental *y* saludable sentido común que campean en el animado artículo que sigue.

Crítica al sistema de Planeamiento Nacional desde el punto de vista económico-financiero y fundamentalmente en lo concerniente a la Armada Argentina.

Ejemplo —con datos de carácter "Público", lo cual impone ciertas restricciones en la información— que pone de manifiesto el error en que se incurre habitualmente al planificar en prospectiva a largo plazo. Solución del problema, en el ámbito naval.

Es éste un artículo de polémica, que encierra críticas y que contiene el juicio profesional del autor, el que puede o no coincidir con la opinión —aunque adversa, desde ya respetada— de más de un lector.

Consciente aquél de que la democracia ampara la existencia de diferentes opiniones sobre un mismo tema (y la manifestación pública y tolerada de esas divergencias), no tiene reparos en enunciar la suya, y desde ya no teme a las posibles controversias o críticas que su posición merezca, y menos aún a las diferencias que puedan resultar entre ésta y la sustentada oficialmente por cualquier organismo, tendencia, escuela o autoridad.

Sólo el tiempo, en su devenir futuro, podrá dar, quitar, enmendar razones, críticas o la verdad., de la cual hoy no es dueño absoluto nadie. Esperémoslo pues, pero mientras tanto esgrimamos las nuestras.

El autor actúa en este trabajo combatiendo el uso de un sistema o proceso de moda o actualidad, al que se denomina “Planificación" o “Planeamiento”, ambas entre comillas, ya que se trata de palabrejas sin acepción castiza, malas copias de idiomas extraños.

Luego de este pequeño introito, no cabrán dudas al lector de que el autor ocupa el bando contrario a dichos sistemas o procesos, no ciertamente en lo que son en sí mismos, sino en su mal uso.

Este artículo ataca, y no lo oculta, a lo que se ha dado en llamar “Planeamiento” en el campo de la Economía, y lo hace de frente, limpia y honestamente, situándose en un ámbito de “sano nacionalismo” (que a tal punto se ha llegado en el uso del lenguaje, que deben anteponerse adjetivos a los adjetivos, para circunscribir su alcance) y partiendo de la base de que la copia de lo foráneo, aun con una mínima adaptación al ambiente que encierra la idiosincrasia de LO ARGENTINO (con mayúscula), sólo lleva al fin y a la postre al más contundente fracaso.

Pero como el tema es largo, es necesario dejar la charla de lado, analizarlo en un solo aspecto, casi de “microeconomía” (como se usa decir ahora) y reducirlo al ámbito conocido y querido de la Armada Argentina.

La Armada no es “un Estado dentro de otro Estado” y viene sufriendo continuas quitas, por diferentes y rápidas etapas de deterioro, en lo que hace a su peso dentro de la Orgánica Nacional: de ser uno de los ocho ministerios que constituyeron por largos y fructíferos años el órgano de trabajo del Poder Ejecutivo, vio reducir su campo al de simple “Secretaría de Estado” primero, y luego adquirir una nueva modalidad de “fuerza”, por la cual su representante máximo sólo puede concurrir a las reuniones del Gabinete Nacional “cuando así se disponga” (Art. 6°, inciso 2°, de la ley n° 16.956, Bol. Naval Público nº 212/66).

Dentro de este peso político decreciente, debe la Armada aceptar

cada vez más imposiciones del "medio exterior", que para ella son las Secretarias de Estado o Ministerios que integran el Poder Ejecutivo y muy particularmente las de aquellos que forman en las funciones de Economía v Defensa; imposiciones que debe asimilar a su orgánica sin que medie negociación alguna: son de aplicación de facto y sin discusión.

No analiza este aspecto el presente artículo, pero lo enuncia para entrar en clima y para remarcar la enorme diferencia entre la actual y, digamos, la Armada de 1937, cuando, a través de su entonces ministro del Marina podía "entrar directamente no sólo al Gabinete Nacional, sino al propio Congreso de la Nación, sea directa y personalmente, sea en los Mensajes de Ley en los que con su sola firma acompañaba al Presidente de la Nación, u oponerse a la sanción de una de aquellas leyes, promoviendo su veto.

Ello pertenece al pasado, y si el futuro encierra el cumplimiento del aforismo de Clemençeau de que "la guerra es algo demasiado importante como para dejarla librada a los militares..." más se deteriorará ese peso, poder o factor de poder político y, por ende, mayores serán las imposiciones que efectúen presiones en el diario actuar y hasta en la orgánica de la institución.

Aquí las cosas, es hora de que hablemos algo sobre las palabras del título.

No combatiremos —sería un "pecado de necedad", que al decir de Santo Tomás de Aquino "lleva consigo embotamiento del corazón y estupidez de los sentidos..."— a los Planes o al mismo Planeamiento: solamente atacaremos al uso indebido de estas técnicas y más propiamente a sus malos usuarios, y ello en el campo económico.

Entendemos por "malos usuarios", a aquellos que medran bajo el barniz superficial de una mera lectura y el aprendizaje de unas docenas de palabras técnicas (?) y que con ello se convierten en economis tas, ya no de café (pues este sitio se reserva para los pseudoestrategas) sino de escritorio y de organigramas, ambos campos funestos para la Economía, semilleros de errores, de burocracia, de déficit....

Con la Planificación —nos gustaría más llamarla "Intento de distribución económica"— pasa como con la morfina: en su frasco o c ápsula no daña; está allí presente y latente y en medidas dosis mitiga dolores, pero *no cura,* y cuando su uso se convierte en abuso y fabrica morfinómanos, la crisis social se desata.

Y así llegamos a tres especies actuales: los "planificó!ogos", los "planificófilos" y los "planificómanos"; que en tren de inventar palabrejas no nos quedaremos atrás....

Los primeros, a quienes respetamos, emplean su tiempo en escribir tratados sobre la Planificación (como el autor lo hace escribiendo este

artículo en su contra...) pero guardando límites que no les restan cierta seriedad "keynesiana".

Los segundos —"planificófilos"— demuestran un exagerado fervor acerca del sistema y basan en su aplicación la resolución de cuanto problema se detecta.

Los terceros —"planificómanos"— ya traspasan la frontera de lo tolerable en la materia, y ven en lo que debe ser una simple herramienta de trabajo, o un factor más a tener en cuenta entre muchos otros, a la panacea universal de la Humanidad, llegando al punto de decir que el "sentido común era adecuado para los buenos viejos tiempos, pero hoy debemos planificar hasta los fundillos de los pantalones. . ." (citado por "Proceedings", enero de 1965).

Si algún lector creyera criticable la clasificación que antecede, se le debe aclarar que la misma es adaptada y que tiene por origen inmediato la que hizo el académico D. JOSÉ IMBELLONI, en su obra *Las realidades de la Atlántida.*

Impuesto a la Armada un sistema de Planificación, pasa ésta a ser un engranaje más del Sistema Nacional de Planeamiento, sistema que estimamos ha escapado al análisis de muchos oficiales de la Armada, razón por la cual lo esbozaremos brevemente:

1. — El Sistema Nacional de Planeamiento contiene básicamente tres Planes:

a) *El Plan General de Desarrollo y Seguridad:* plan de largo plazo, a regir entre 1968 y 1977 inclusive (10 años). Su objeto es lograr las metas políticas fijadas por el P. E., enunciadas en sendas estrategias nacionales, agrupando la acción a desarrollar en seis campos: Interior, Exterior, Economía, Laboral, Defensa Nacional y Bienestar Social.

b) *El Pian Nacional de Desarrollo y Seguridad:* plan de mediano plazo, a regir entre 1968 y 1972 inclusive (5 años). Su objetivo es establecer metas, objetivos, instrumentos de política y proyectos a realizar en dicho lapso.

c) *El Plan Anual Operativo:* que contiene las metas anuales y los instrumentos de política a corto plazo, de acuerdo a lo establecido en *a)* y *b)* precedentes. Regirá a partir del 1° de enero de 1968.

2.—Las directivas básicas dadas a los planificadores (también contenidas en dicho Sistema Nacional) son:

a) *Carácter:* los planes serán "*ambiciosos, pero realistas*".

b) *Obligatoriedad:* imperativos para el sector público y orientadores para la actividad privada.

c) *Regionalización:* se establecerán prioridades que tengan en cuen-

ta las necesidades y posibilidades de cada región y los intereses del desarrollo y la seguridad.

d) Proyectos: se pondrá énfasis en la inclusión de proyectos específicos seleccionados.

3. — Los documentos o planes citados en 1, llevan implícitos como "agregados" o "contribuyentes":

a) Plan General de Desarrollo y Seguridad: Con las estrategias nacionales en los seis campos enunciados habrá que desarrollar los planes correspondientes a cada una de ellas: cabrá pues un contribuyente "Armada Nacional" y serán necesarias "consolidaciones" en materia de Defensa Nacional, que agrupen, luego de evaluar y desechar tal vez muchos, los proyectos de cada una de las tres FF. AA.

b) Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad: aunque se lo dice en otros términos, contendrá en la práctica los planes o programas quinquenales (la terminología correcta tiene ya su recordado "pecadillo...") y aquí la Armada participa en el punto presente como en el anterior, y lo mismo pasarán por el cedazo sus aspiraciones, para pasar sólo algunas de ellas a los correspondientes programa» de Defensa.

c) Plan Anual Operativo: que contendrá las metas anuales y estará integrado por:

I. *El Presupuesto Económico Nacional:* el que supone a su ve/ dos pasos: El Presupuesto Económico Preliminar, que presenta alternativas cuantificadas de políticas económicas y sus instrumentos, para que de ellas surja el Presupuesto Económico Definitivo del título.

II. *El Presupuesto o Plan Financiero:* establecerá las metas de la política financiera, mediante la determinación del programa fiscal, monetario y del sector externo.

III. *El Plan Anual del Sector Público:* que analiza el gasto público y a la vez se integra por:

1) *Plan Global del Sector Público*: que analiza el gasto público en detalle, formándose por:

a) Planes parciales: de los organismos de la Administración Central (entra aquí la Armada) y por los organismos descentralizados (por ejemplo, el Instituto Antártico Argentino).

b) Evaluaciones del desenvolvimiento del sector: visión prospectiva del mismo.

c) Análisis complementario del que se derivan las metas y objetivos anuales a cumplir: justificación de los proyectos anuales.

2) *Plan Financiero del Sector Público:* descripción y análisis detallados de los aspectos financieros del año.

3) *Plan de inversiones públicas:* decide sobre las inversiones anuales (bienes de capital) del año considerado, para cumplir las metas fijadas.

4) *Plan de administración central y organismos descentralizados:* base de la programación presupuestaria. Comprende el análisis real y financiero de la actividad de los organismos del gobierno (la Armada aquí incluida). Analiza los recursos, gastos, ocupación y salarios *y el ordenamiento institucional* (esto último en bastardilla es subrayado del autor).

5) *Plan de las Empresas del Estado:* análisis de la explotación, inversión y financiamiento de las empresas del Estado y sus interrelaciones.

6) *Planes anuales regionales y provinciales:* caben aquí los planes y presupuestos de las provincias, las resoluciones de las Juntas de Gobernadores y se establecerá la metodología a seguir en los planes regionales.

7) *Políticas instrumentales:* para cada uno de los sectores nombrados en 1 . — *a)* se individualizará la situación actual y prospectiva, fijando las políticas instrumentales a seguir, su magnitud y las medidas concretas para su cumplimiento.

8) *Proyectos:* se incluirán los proyectos relevantes de la actividad pública y privada, indicando las acciones a desarrollar en el año, con calendario de actividades.

La enumeración precedente no es caprichosa, como que está tomada directamente de la publicación oficial "Directivas para el Sistema Nacional del Planeamiento". Tampoco es taxativa, ya que para efectuar la tarea detallada, son necesarios infinitos pasos previos y planes "intermedios", de "alternativa" o "tentativos", y ello en una serie de aspectos, que en lo *naval* necesariamente abarcarán el reclutamiento, el adiestramiento, el equipamiento, el mantenimiento, evolución, etc., que a su vez tendrán las correspondientes etapas de estudio, alternativas, proyectos, etc.

¡El sueño de un "planificónrano" hecho realidad...! Toneladas de papeles, documentos, planos...

Pero sueño que se ha impuesto a la Armada, la cual debe adaptarse a él y a la brevedad, dedicando muchas horas/hombre de sus oficiales superiores y jefes, como de personal subalterno y empleados civiles, a un costo que será difícil de ponderar... y que no agregarán medios o las más prosaicas pero inrprescindibles "autorizaciones para gastar", a sus menguados créditos presupuestarios...

Vueltos pues a la Armada, analizaremos el aspecto relacionado con la faz financiera de la Planificación: el desarrollo de un Plan Tentativo Mínimo (en términos de macroeconomía y sujeto a la serie de restricciones que impone el poder utilizar datos "Públicos", en el sentido de usar aquellos que la prensa diaria, la información oficial o las revistas especializadas suministran al ciudadano común, para no vulnerar grado alguno de reserva o de información clasificada).

Pero como toda prospección sólo tiene en el momento de ser enunciada el valor de simple '"predicción", se propone al lector retroceder hasta el mes de junio de 1956, aceptar el supuesto de que el almanaque marca hoy el 15 de ese mes y año, que el Sistema Nacional de Planeamiento actual regía en esa fecha, con punto de partida (día "D") en el 1 de enero de 1957 y que la orgánica nacional y la política imperante se daban ya en ese 1956.

Estamos pues en el 15 de junio de 1956, y el Estado Mayor General Naval debe:

a) Colaborar en la subfunción "Armada Nacional", de la finalidad "Defensa Nacional" de la Apreciación y Resolución de las Estrategias a que alude el Plan General de Desarrollo y Seguridad para el decenio 1957-66.

b) Efectuar el Planeamiento Naval a Largo Plazo (1957-66) que contemple las necesidades que la Armada intuye en ese momento, para construir la Institución de 1966.

c) Contribuir al Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad —quinquenal de 1957-61 inclusive— sobre la base de lo desarrollado en *a)* y *b)*

d) Lo anterior supone un Planeamiento Naval a Mediano Plazo —cinco años— que participa de lo dicho en *b)*.

e) Elaborar la subfunción "Armada Argentina" del "Plan Anual Operativo" para el año 1958, el cual dará en realidad comienzo de ejecución al Planeamiento Nacional, puesto que el de 1957 será de transición. Este año 1958 supone la implantación del sistema de Presupuesto por Programas, en su faz real y práctica.

Existe una serie de tareas colaterales y concurrentes, que exprofeso no se detallan, en vista de la simplicidad del modelo, y porque se quiere concretar el tema a los Planes de Mediano y Largo Alcance para la Armada, llamados en nuestro Sistema: PLAN GENERAL DE DESARROLLO Y SEGURIDAD y PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y SEGURIDAD.

¿Qué bases o antecedentes tienen los componentes del E.M.G.N. sentados ese mes de junio de 1956 en el sexto piso de Cangalló y Madero, tratando de adaptarse a un sistema nuevo y a una modalidad que les ha sido impuesta por el "factor externo", para realizar su trabajo?

En primer lugar, tienen una serie de directivas, que les lijan una primera tanda de restricciones:

1) Deben ser *ambiciosos pero realistas* (volveremos sobre ello).

2) Deben trabajar paralelamente en la elaboración de una Planificación ele largo alcance (1957-66) y en la confección de un Plan de mediar o alcance (1957-61), ya que este último no está concretado, pues el sistema de planificación parte de "cero".

3) Deben incluir en el Plan enunciado, la apreciación cualitativa de las estrategias nacionales en seis campos de actividades. Se acepta como premisa que la NAVAL juega en los campos de la DEFENSA NACIONAL (Armada Argentina); del INTERIOR (Seguridad: Prefectura Nacional Marítima); ECONOMIA (Fomento y desarrollo: Instituto Antártico Argentino; Transportes: Comando de Transportes Navales y Transportes Aeronavales y parte de las tareas del Servicio de Hidrografía Naval); BIENESTAR SOCIAL: la Obra Social Naval.

4) Deber:, si bien no es requisito enunciado, por tratarse esta primera aproximación de un "esquema estructural mínimo", cuantificar en proyección macroeconómica (pero indudablemente sectorial los diez años de la planificación a largo plazo. ¿Por qué ello? Pues simplemente *porque es imprescindible una primera apreciación de los medios financieros con que se podrá contar*, *para planificar en consecuencia acciones*, *que siempre llevan implícitos gastos públicos.*

5) Otra importante restricción es la contenida en el punto 8.2 "Exigencias a satisfacer por las FF. AA." de la Directiva para el Planeamiento Nacional, y principalmente lo expresado en los siguientes términos:

> "... y no han de emplearse recursos en la adquisición de ar-
> " mamentos cuya naturaleza exceda de los estrictamente indis-
> " pensables para mantener un nivel de eficiencia adecuado a las
> " exigencias de la seguridad y de los compromisos internacionales
> " contraídos por la República.
>
> "... La capacidad operacional de las FF. AA. deberá, sin una
> " variación sustancial de su potencial de combate actual, propor-
> " cionar una suficiente y adecuada seguridad dentro de las si-
> " guientes condiciones:
>
> " — Facilitar la instrucción de cuadros y tropas.
> " — Facilitar el adiestramiento de conjunto.
> " — Favorecer la modernización de las FF. AA."

En segundo lugar, tienen una serie de hechos concretos ("realidades") que conocen y manejan a diario.

Ellos son:

6) La Armada Argentina en su constitución actual: personal, orgánica y medios materiales.

7) Las estadísticas retrospectivas en materia de Producto Bruto Nacional; Presupuesto General de la Nación; Presupuestos de las FF. AA.; tendencias de incremento y variación de estructuras en cada uno de esos ítems, así como una apreciación de la situación económico-financiera de la Nación (dato oficial, estimado por organismos técnicos de alto nivel) que se fijan todos ellos en su punto medio: ni optimistas, ni pesimistas.

8) Tienen una idea —basada en información calificada y en un correcto juicio profesional— de lo que estiman debe ser la Armada Argentina de 1966 y conocen los precios del mercado internacional del material que podría ser incorporado; las nuevas tecnologías de los modernos sistemas de armas; sus costos de funcionamiento (gastos de operaciones, adiestramiento, mantenimiento, apoyo, etc.).

Deciden pues, partiendo de las premisas que se enunciaron, hacer prospección en materia de los medios financieros que la Nación podrá canalizar hacia la subfunción "Naval" de la finalidad "Defensa" para planificar luego en base a los resultados obtenidos (aspecto del punto 4) precedente —en bastardilla en el presente trabajo—).

Las estadísticas retrospectivas en lo económico-financiero que atañen al problema, son las detalladas en el CUADRO I, el cual rogamos al lector examine con detenimiento, no obstante su matemática pesadez.

CUADRO I

ESTADÍSTICAS RETROSPECTIVAS QUE SE CUENTAN EN EL E.M.G.N. EL 15 DE JUNIO DE 1956, EN MATERIA FINANCIERA

a) Promedios quinquenales de las asignaciones presupuestarias de las FF. AA. (en millones de m$n. moneda corriente)

Períodos	Ejército	Marina	Aeronáutica	Total FF. AA.
1935–39	92,7	62,6	—	155,3
1940–44	164,1	87,2	—	251,3
1945–49	541	349	367	1.257
1950–54	1.391	877	736	3.004
1955	4.110	1.690	1.100	6.900

b) Porciento del Presupuesto General de la Nación asignado a las FF. AA. (promedios quinquenales)

Períodos	Ejército	Marina	Aeronáutica	Total FF. AA.	Total del Presupuesto General de la Nación (mill. m$n – mon. cte.)
1935–39	9,1	6,2	—	15,3	1.010
1940–44	12,2	6,5	—	18,7	1.336
1945–49	9,5	6,1	6,4	22	5.678
1950–54	9,7	6,1	5,1	20,9	14.307
1955	20,9	8,4	5,5	34,8	19.800

c) Porciento de la participación de las FF. AA. en el Producto Bruto Nacional (promedios quinquenales)

Períodos	Ejército	Marina	Aeronáutica	Total FF. AA.	Producto Bruto Nacional (mill. m$n – mon. cte.)
1935–39	0,81	0,61	—	1,42	10.127
1940–44	1,17	0,62	—	1,79	13.976
1945–49	1,53	0,98	1,04	3,55	35.288
1950–54	1,42	0,89	0,75	3,06	97.544

De este cuadro surge:

a) Que es *ambicioso* el pretender participar en algún año hasta en un 1,25% del Producto Bruto Nacional, pero es *realista* tal pretensión puesto que ello sólo ocurre en dos años del decenio, convenientemente separados uno del otro.

b) Que la tasa del crecimiento del Producto Bruto Nacional, si bien ha bajado, puede apreciarse que con medidas de orgánica económica (el Planeamiento es una de ellas) y siempre que se controlen los factores limitativos del resultado de la Balanza de Pagos, el aumento de la Deuda Externa y los Déficits Presupuestarios, puede mantenerse en un promedio de crecimiento anual acumulativo del orden del 3,8 por ciento. Esta apreciación proviene del "medio externo" y es por ello una aptitud estimada por parte de los organismos del sector "Economía".

c) Que sobra dicha base pueden hacerse estadísticas prospectivas, partiendo del Producto Bruto Nacional de 1955 (conocido) y del estimado para el año en curso de 1956 (seis meses).

d) Que también son base de esa prospección los promedios indicados en dicho Cuadro I, en lo referente a los Presupuestos Generales de la Nación, y la participación que de ellos han tenido las FF. AA. en general y la Armada en particular, y muy especialmente la del año inmediato anterior (1955).

Sobre dicha base se elabora el CUADRO II cuya lectura también recomendamos en forma detenida, pues es la labor resultante sobre la cual se fundamentará toda la Planificación Naval de un decenio: 1957 -1966.

Este CUADRO II contiene pues la prospección que el E.M.G.N. que imaginamos actúa en 1956 ha confeccionado en lo referente a cómo crecerá entre 1957 y 1966 inclusive el Producto Bruto Nacional, conforme al incremento que le aportará una tasa de crecimiento pronosticada por las autoridades de Economía del país. Puede criticarse la tasa de crecimiento como "optimista", pero las estadísticas generales al momento dan un promedio de crecimiento mayor...

De su resultante, desarrolla el diagnóstico de los futuros presupuestos de la Armada, sobre la base de una "*ambiciosa pero realista*" participación en dicho Producto Bruto Nacional.

"Ambicioso" es, en buen romance, "quien desea algo ardientemente". Es lógico que la Armada desea los medios financieros para su evolución y desarrollo. "Realista", también en castizo, es "doctrina filosófica que atribuye realidad a las ideas generales": la Armada participa de ellas, en el sentido de que la República saldrá adelante de la crisis en que (tanto en 1956 como en 1966) se hallaba sumida.

CUADRO II

PROSPECCIÓN "REALIZADA" POR EL E.M.G.N. EL 15 DE JUNIO DE 1956, SOBRE LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS, LA APRECIACIÓN DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA Y BASES "AMBICIOSAS PERO REALISTAS"

Años	Prospección del P. B. Nacional	Tasa del crecimiento P. B. N.	% del P.B.N. a asignar a Marina	Presupuesto resultante para Marina
1957	221.312	2 %	1	2.213
1958	227.518	2,8 %	1,1	2.502
1959	234.343	3 %	1,1	2.577
1960	241.842	3,2 %	1,2	2.702
1961	250.065	3,4 %	1,25	3.125
1962	259.067	3,6 %	1,20	3.108
1963	268.393	3,6 %	1,20	3.220
1964	278.323	3,7 %	1,15	3.200
1965	288.899	3,8 %	1,20	3.466
1966	299.877	3,8 %	1,25	3.747

Aclaraciones: Punto de partida: P..B.N. 1956: 217.071.

Los datos del P..B.N. y del Presupuesto de Marina, en millones de m$n., moneda corriente de 1955.

Las tasas anuales acumulativas del crecimiento del P.B.N. habían sido:

Promedio 1920/29: 4,7% anuales
ídem 1932/49: 4,2% anuales
ídem 1950/55: 3,1 % anuales

El pronóstico oficial aseguraba una caída en el primer bienio (1957 - 58) y una mejora a partir de entonces, por el efecto de las políticas a implantar en el campo de la Economía.

Un rápido análisis de dicho CUADRO II nos dice:

1) El presupuesto de Marina que en 1955 insumía el 0,97% del Producto Bruto Nacional, con un total de 1.690 millones de pesos (moneda de 1955), llegará —en el diagnóstico aludido— a cubrir en el decenio siguiente un promedio anual del 1,16% del mismo, siendo sus años de máxima participación (1,25%) los números 5 y 10 de dicho lapso, y por ello de los de vigencia del Plan General de Desarrollo y Seguridad 1957-66.

2) El Plan analizado representa un resultado final, en materia presupuestaria, de un incremento del orden del 221% entre los créditos para Marina de 1955 y 1966.

El aumento obra por el crecimiento acumulativo del Producto Bruto Nacional, como resultado de las políticas económicas del

Desarrollo previstas, y por *un escaso cambio en la estructura* de su canalización.

No hay en el Plan —en lo que a Marina hace— grandes o descabellados incrementos o exceso de ambición.

Es decir, que si se pudiera calificar a los planificadores del E.M.G.N. de 1956, en este "juego" que estamos desarrollando, habría que incluirlos entre los cautelosos y conservadores, en lo que a lo económico-financiero se refiere.

Piense el lector que el Cuadro II —la repetición es siempre oportuna— será la base "realista" sobre la cual dichos planificadores deberán sentar el cúmulo de planes, documentos, alternativas, análisis, proyectos, discusiones, etc., que darán lugar inmediatamente de aprobados, a las tareas de cumplimentar los requerimientos en materia de Planificación contenidos en el Sistema Nacional de Planeamiento: contribuyentes al Plan General de Desarrollo y Seguridad; al Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad; al Plan Anual Operativo, con todas sus secuelas: Presupuesto Económico, Presupuesto Financiero, Proyectos, Plan de Inversiones Públicas, Planes de Equipamiento, etc.

Dejemos pues a ese selecto grupo del personal de la Armada enfrascado en esas tareas, sujetas al cumplimiento de un calendario, y por la magia que la premisa de atrasar nuestro almanaque nos ha dado, volvamos en un rápido paso a través del "Túnel del tiempo" al mes de julio del actual año de 1967 y observemos los resultados ("realidades") de la prospección efectuada por nuestros hipotéticos camaradas.

CUADRO III

REALIDAD CUMPLIDA DE LA PROSPECCIÓN REALIZADA EN 1956

Años	Producto Bruto Nacional alcanzado	Tasa del crecimiento del P.B.N.	% del P.B.N. asignado a Marina	Presupuestos asignados a Marina
*1955	172.517	—	0,97	1.690
*1956	217.071	1,26	1,10	2.393
1957	280.977	1,29	1,10	3.100
1958	395.474	1,40	0,90	3.587
1959	750.782	1,89	0,78	5.900
1960	980.693	1,30	0,98	9.664
1961	1.175.529	1,19	1,06	12.484
1962	1.403.400	1,19	1,09	15.405
1963	1.724.700	1,22	0,86	14.973
1964	2.349.000	1,36	0,93	22.012
1965	3.207.500	1,36	0,82	26.457
1966	4.300.000	1,34	0,83	35.219

Aclaraciones: Datos de 1966 pendientes de revisión y reajustes. P.B.N. y Presupuestos de Marina, en millones de m$n en moneda corriente de cada año.

* Datos básicos utilizados por los "Planificadores" del E.M.G.N. imaginario de este trabajo.

El CUADRO III nos habla de crudas y estadísticas realidades. En primer lugar, y pese al tan mentado "Desarrollo", la tasa promedio anual del crecimiento acumulativo del Producto Bruto Nacional ha sido sólo del 1,35% en lugar del 3,29% como se había planeado, y ello analizando "moneda corriente".

¿Ha habido "Desarrollo" en el decenio analizado? Evidentemente NO. Para que el "dcsarrollo" obre, no es necesario solamente que se incremente el Producto Bruto Nacional (o cualquier otro valor índice de su serie: Producto Bruto Interno, Ingresos, etc.). Tampoco es suficiente que el ingreso por habitante sufra alzas. Es necesaria una adecuada distribución de la riqueza y por sobre todo, la continuidad en el proceso de todo ello, y eso mantenido durante un lapso largo y sin caídas.

En segundo lugar, la participación de los Presupuestos de Marina en el Producto Bruto Nacional sólo ha tenido un promedio anual del 0,93 ¼ % en lugar del 1,16 ½ % esperado.

Ambas diferencias, de efectos contraproducentes a lo planeado, sufren además la presión de otro factor de deterioro o demérito, representado por la continua deflación del valor de la moneda argentina.

El CUADRO IV muestra en su fría elocuencia los resultados reales, al registrar en sus números en moneda constante de 1955, lo que realmente obtuvo Marina en materia financiera.

Rogamos al lector su lectura y análisis, pues en el se basa toda la tesis del presente artículo.

Los planificadores de 1956 habían previsto un presupuesto promedio, para el decenio, de 2.986 millones de pesos anuales (moneda constante de 1955). l,o obtenido sólo da un promedio de 1.938,9 millones de pesos anuales (moneda constante de 1955) y ello es motivo de crisis.

Piénsese que esa merma de más de 1.000 millones de pesos en cada uno de los 10 años del Plan (en moneda corriente de 1955) representan el fracaso de cualquier plan de reequipamiento o evolución y que inclusive han debido actuar en forma altamente desfavorable en lo que concierne a los planes de adiestramiento y al mantenimiento.

Por la razón de no caer en el uso de información de carácter reservado, no podemos entrar a discriminar la utilización de los créditos presupuestarios globales que empleamos aquí (divididos en los conceptos tradicionales que rigieron en la época: gastos en personal, otros gastos, inversiones, plan de trabajos públicos, transferencias y cuentas especiales), pero sí podemos partir de la premisa que de una u otra manera se atendieron los requerimientos referentes a los "gastos en personal'' (haberes) y los directamente ligados a ellos (víveres, equipo, sanidad) aunque con deterioro de la economía familiar del personal de Marina (es éste un aspecto de un "cambio de estructuras", sobre el

CUADRO IV

COMPARACIÓN ENTRE LOS VALORES "PLANIFICADOS" Y LOS REALMENTE OBTENIDOS, EN MONEDA CORRIENTE DE CADA AÑO Y EN VALORES CONSTANTES DEL AÑO 1955

Años	Presupuestos planificados moneda K/955	Presupuestos obtenidos moneda cte.	Coeficiente de deflación	Presupuestos obtenidos moneda K/955	Diferencia en moneda K/955
1955	1.690	1.690	1.—	1.690	—
1956	2.393	2.393	1,12	2.136	— 257
. . . . .					
1957	2.213	3.100	1,40	2.214	+ 1
1958	2.502	3.587	1,84	1.945	— 457
1959	2.577	5.900	3,93	1.504	— 1.073
1960	2.702	9.664	5.—	1.933	— 769
1961	3.125	12.484	5,68	2.191	— 934
1962	3.108	15.405	7,68	2.005	— 1.103
1963	3.220	14.973	9,03	1.658	— 1.562
1964	3.200	22.012	10,03	2.194	— 1.006
1965	3.466	26.457	14,19	1.864	— 1.602
1966	3.747	35.219	18,71	1.881	— 1.866

DIFERENCIA DE CADA AÑO, EN MONEDA CORRIENTE Y EN U$S.

1957:	+ 1,2	M. m$u	U$S 0,3	
1958:	— 840,8	„	„ 46,6	M.
1959:	— 4.216,9	„	„ 52,3	
1960:	— 3.845,0	„	„ 46,4	
1961:	— 5.305,1	„	„ 63,8	
1962:	— 8.471,0	„	„ 75,6	
1963:	— 14.108,8	„	„ 101,7	
1964:	— 10.090,1	„	„ 71,5	
1965:	— 22.732,3	„	„ 130,1	
1966:	— 24.912,8	„	„ 110,7	

Déficit total del decenio planificado..... 94.517,4 M. m$n ó U$S 698,4 M.

M.$n en millones de moneda corriente de cada año.

U$S en millones, al cambio al que Marina pudo haber transferido en cada año.

cual volveremos más adelante). También podemos aceptar la premisa que, aunque con restricciones, se operó en el mar y se adiestró al personal, etc.

Pero lo que es un hecho público e incuestionable es que el material y sobre todo el armamento (buques, aviones, sistemas de armas en general) de la Marina se ha visto relegado en su renovación: ver el discurso del señor Comandante de Operaciones Navales en el "Día de la Armada", año 1966, B.N.P. n° 82/66. Las causas de ello las encontramos en las diferencias en moneda corriente y en dólares estadounidenses, que figuran al pie del CUADRO IV.

¿A qué obedecen estas causas? Simplemente a la menor participación de la Armada en el Producto Bruto Nacional, y ello por la me-

nor prioridad que el Congreso o el Poder Ejecutivo determinaron en cada año, en comparación con otros requerimientos.

Vemos así que la diferencia entre lo planificado para el decenio 1957—66 y lo realmente obtenido importa, en moneda nacional corriente de cada año, la suma total de 94.517 millones de pesos.

Si queremos comparar —o medir— en una divisa fuerte el potencial perdido, ello representa 698 millones de dólares estadounidenses (calculados año a año y al precio del mercado por el cual hubiera realizado la Armada las transferencias al exterior).

¿Han fallado técnicamente por ello los planificadores del E.M.G.N. que realizaron la hipotética tarea allá por 1956? Nuestra respuesta técnica es un rotundo ¡NO!

Lo que ha fallado en el decenio analizado ha sido la redistribución del producto bruto, en consideración con la hipótesis que a ese personal se le dio: ha habido uno de los tan mentados "cambios de estructuras", que muchos preconizan sin saber de qué se trata.

En efecto, si bien en 1956 esos planificadores de "ciencia ficción" cumplieron con las directivas que les fueron dadas, se nutrieron de estadísticas reales v aceptaron un pronóstico de desarrollo del país que era también aceptable en el momento de su análisis, la "realidad" fue otra ai cumplirle (ejecutarse) el Plan, al caer la tasa del crecimiento de la Economía y al no mantenerse para la función "Defensa" una prioridad que fue distribuida entre las otras a que se vio abocado el Estado.

Nuestra pregunta es ahora: Quienes deban HOY planificar conforme a la directiva vigente, ¿estarán sujetos a idéntico riesgo?

Es evidente que el modelo o juego desarrollado ha carecido de un factor importante: la corrección periódica de los planes. Pero es innegable también que esa corrección, aunque fuera diaria, no hubiera afectado el resultado del fracaso financiero de lo planeado: se hubieran paralizado obras, suspendido contratos de compra, refinanciado créditos o prolongado en el tiempo la ejecución de construcciones... pero el aporte financiero no habría cambiado y la Armada habría recibido los mismos pesos que los datos de los CUADROS III y IV muestran como una realidad histórica incuestionable.

La reglamentación vigente dice sabiamente que quien critica sistemas o procedimientos, debe proponer necesariamente soluciones (R. G.S.N.: art. 620 *b).* Trataremos de cumplir con ella.

Cuando se acuñan nuevos sistemas de razonamiento, surgen de inmediato los "...filos" y los "...manos" de que hablamos al principio.

Son ellos los defensores a muerte de lo "nuevo", por los aspectos de "lo nuevo en sí", hasta el punto de que quieren abandonar al viejo, raro y poco común "sentido común"... en el caso de que hubieran gozado del privilegio de tenerlo.

Con ellos surge pues la jerga tecnológica que todo lo avasalla, y hasta el menos entendido se cree en condiciones de hablar de "insumes", de "demanda final", de "micro" o "macroeconomía", etc., olvidando la necesidad —generalmente triste— de "poner los pies en la tierra

Cuando al "desarrollo" se lo llamaba simple pero efectivamente "progreso", la Argentina crecía con los métodos y acciones de gobierno que ejecutaba, a razón de un aumento del 4,8 % del valor acumulativo de su Producto Bruto Nacional anual (1920-29) y no había planificadores que con sus matrices de Leontief intervinieran en su crecimiento.

Generalmente los "pseudodesarrollistas" actuales olvidan un hecho histórico básico enunciado por uno de los apóstoles del tema: "En los países hoy adelantados el proceso de desarrollo económico se llevó a cabo por un gran número de empresarios individuales. La actuación del gobierno, aunque a veces importante, tenía un ámbito restringido, limitándose a veces a proporcionar facilidades de transporte" (JAN TINBF.RGEN: *La Planeación del desarrollo*, Fondo de Cultura Económica, México, 1959).

Nos preguntamos nosotros: ¿existe un caso inverso —dentro del mundo libre— donde la intervención estatal haya llevado a un desarrollo económico marcado? Nuestra respuesta es ¡NO!

¿Cuál es entonces la causa del énfasis puesto en el sistema del "desarrollo" como tal, y sobre todo en Latinoamérica en los últimos años?

En primer lugar, el error conceptual de parte de un sector político, que lo ha encontrado más que como medio económico, como bandera de fácil demagogia o como fin de un intervencionismo del tipo marxista, de inspiración no occidental.

En segundo lugar, el no percibir que el "desarrollo" en sí sólo es una técnica que permite canalizar las inversiones para el logro de un crecimiento en la economía de un país, para hacerlo "progresar". Es simplemente una "herramienta", y ella, por sí sola, no obvia al artesano: el desarrollo no hace ni economistas ni estadistas; los requiere, los necesita con clara y aguda visión más que sistema alguno, ya que su mal uso lleva a resultados catastróficos.

Básicamente, para los países del tipo que analizamos, el desarrollo debe tender a crear ocupación a la población activa que año a año se incorpora por la explosión demográfica de estos países jóvenes, y con ella asegurar a sus pueblos un standard de vida digno, conforme a su idiosincrasia y medio ambiente.

Esta es la real ventaja de un sistema desarrollista, pero aplicado por estadistas que conozcan las características reales de su Nación, y que no intenten sólo medir o calificar a un pueblo como "subdesarrollado"
o no, por el solo hecho de llegar a determinar, por un proceso discu-

tido y lleno de convencionalísimas figuras o formas, si el ingreso por cabeza es inferior o no a "n" dólares. ..

"Programación del desarrollo y regimentación de la economía por el Estado no son términos sinónimos'' (CUELLO y TANDECIARZ: *Programas de Desarrollo Económico,* Eudeba, Bs. As., 1964) nos dicen con verdad dos entendidos en la materia; pero ya el hecho de tener que enunciar esta diferencia, nos da la idea de la dificultad de inculcar tal postulado a la mayoría de los "desarrollistas" y a más de un estadista...

La técnica en sí no es buena ni mala: como la morfina de que hablábamos al principio. Su uso (o abuso) es el que puede permitir la consecuencia causa-efecto que liemos enunciado en el simple ejemplo anotado.

¿Cuál es nuestra solución para el ámbito naval? Entendemos que es sencilla y simple, como todo lo que puede tener un resultado positivo.

Primeramente, no caer en el error de planificar sobre la base empírica del desarrollo del Producto Bruto Nacional, o utilizando bases de compromiso en moneda constante, cosa que luego es difícil o imposible de cumplir.

En segundo Jugar, y dadas las características de nuestra economía, dar a la planificación a largo plazo sólo el valor de simple referencia. Personalmente creemos que más allá de tres años, cualquier diagnóstico en materia financiera argentina, ni siquiera tiene el valor de una simple predicción y cae en pleno campo conjetural.

En tercer término, cuantificar los planes navales sobre bases positivas y concretas: unidades a reponer, sistemas de armas a incorporar, personal a adiestrar, operaciones que realizar, munición a consumir, combustible a utilizar y así sucesivamente. Conocer claro está, la composición del gasto público que ello represente, y contar con planes de flexibilidad (o alternativas) que permitan a la autoridad naval adaptarse, ante posibles modificaciones financieras en el tiempo, a cambios que no produzcan situaciones de angustia ni de peligro en la marcha de la institución.

Por último, trasladar a las autoridades de la Economía la función de la actualización de los valores monetarios (locales o extranjeros) y dada la Orgánica Nacional hoy imperante, a las de Defensa Nacional la obtención de los medios financieros requeridos.

La Armada se convertirá así en simple usuaria de los bienes que para ella se obtengan, y la responsabilidad de esa obtención, y por ello gran parte de la función "Defensa", pasará a manos de civiles, para cumplimentar la orgánica impuesta... y el citado aforismo de Clemenceau...

La otra alternativa, pero que ya no cabe en la Orgánica Nacional

actual, sería la que dio positivos resultados a la República en 1872, en 1880, en 1892, en 1912 y en 1932: dotar a la Armada de "Leyes especiales" de créditos con financiación asegurada anualmente, de acuerdo con las posibilidades nacionales, para promover su "progreso" y para "ejecutar" (palabra que con su magia nos atrae mucho más que "planear") su futuro...

Y para cometer un "pecadillo" de planificación más, antes de concluir este pequeño trabajo, haremos una corta prospección trienal de los supuestos necesarios para que, dentro de la técnica de la Planificación y Desarrollo, pueda la Armada mantener su status financiero actual, es decir, pueda en los años 1968-70 inclusive, poseer medios financieros idénticos a los asignados en 1967.

Partiendo de los créditos de la Ley n° 17.180 y de los incrementos asignados para atender los aumentos de haberes del personal militar y civil, se ha efectuado la "proyección de variables" que contiene las premisas que deben cumplirse para que la Armada mantenga en el trienio 1968—70 ¿a capacidad financiera del corriente año 1967.

Es, en rigor, un poco "ambiciosa" prospectiva, ya que no se incluyen en ella créditos para renovación de material, pero muestra un presupuesto o programa de "operaciones", en el sentido de contemplar los gastos corrientes de la institución, y las posibilidades de mantenerlos.

Previamente a la proyección de dichas variables se ha construido el CUADRO V, que contiene las bases de estadísticas históricas en materia financiera, que apoyan el trabajo referido.

Partiendo de los créditos de la Ley n° 17.130 y de los incrementos acordados para las actualizaciones de los haberes del personal militar y civil, el presupuesto de Marina para 1967 lo fijamos "a priori" en la suma de 46.000 millones de pesos.

Para mantener la capacidad adquisitiva de ese monto en el próximo trienio 1969-70, y de acuerdo al estudio de tendencias que se indica en el referido CUADRO V, se efectúan los cálculos de las proyecciones de las variables de los Presupuestos Generales de la Nación, del Presupuesto de la Armada y del Producto Bruto Nacional.

En este punto, conviene copiar textualmente la valiosa declaración del economista D. JORGE AHUMADA: "Naturalmente, ninguna proyección es de «intención» o de «probabilidad», químicamente pura. Todas comparten ambos caracteres, en distinta medida. Además, el éxito de una proyección de intención depende en medida importante de la corrección Je las proyecciones de probabilidad que todo programa envuelve" *(Apuntes de Teoría y Programación del Desarrollo Económico*, Facultad de Ciencias Económicas, Colegio de Graduados, Buenos Aires, 1959).

CUADRO V

ESTADÍSTICAS FINANCIERAS HISTÓRICAS RELACIONADAS CON EL PRESUPUESTO DE LA ARMADA

a) Series para determinar las variables de estadística.

Años	Presupuesto Armada	Indice costo vida	Particip. en P.B.N. A.R.A.	Tasa Crec. P.B.N.	Particip. Presup. Nac. en P.B.N.	Particip. Marina en Presup.
1960	9.664	100	0,98	1,30	20 %	5,04 %
1961	12.484	113,7	1,06	1,19	13 %	8,39 %
1962	15.405	145,7	1,09	1,19	13,2 %	8,34 %
1963	14.973	180,7	0,86	1,22	11,5 %	7,55 %
1964	22.012	220,7	0,93	1,36	13,1 %	7,14 %
1965	26.457	283,8	0,82	1,36	10,6 %	7,68 %
1966	35.219	374,3	0,83	1,34	7,2 %	7,10 %
* 1967	46.000	486,5	0,93	1,30	7,6 %	8,21%

* Datos sujetos a reajuste, o simple apreciación, resultado de los 6 primeros meses del año en curso.

b) Criterios para determinar las variables de intención.

1 — Mantenimiento del poder adquisitivo del Presupuesto de Marina en el trienio 1968/70, a la par de 1967. (En función del P.B.N.)
Variables de iniención: Presupuesto de Marina en moneda corriente de cada año; participación del Presupuesto de Marina en el P..B.N., de ser necesario para cumplir la primera variable de intención enunciada.
Variables estadísticas: Determinación (por tendencia) del incremento en el costo de la vida; de la participación del Presupuesto de Marina en el Presupuesto General de la Nación; del crecimiento del P.B.N.

2. — Mantenimiento del poder adquisitivo del Presupuesto de Marina en el trienio 1968/70, a la par de 1967. (En función del Presupuesto General de la Nación.)
Variables de intención: Presupuesto de Marina en moneda corriente de cada año; participación del Presupuesto de Marina en el Presupuesto General de la Nación, de ser necesario para cumplir la segunda variable de intención enunciada.
Variables estadísticas: Idem de 1.— y además: determinación (por tendencia) de la participación del Presupuesto General de la Nación en el P.B.N.; de la participación del Presupuesto de Marina en el Presupuesto General de la Nación.

Creemos seguir en nuestro trabajo la ley enunciada anteriormente.

Los resultados obran en el CUADRO VI, y sintetizamos a continuación su análisis:

1° — Para mantener el presupuesto de 1967 en sus valores adquisitivos de este año durante el trienio siguiente (1968-70), deben concurrir los siguientes hechos económicos:

a) Mantener la estructura que garantice a la Marina el 1 % de la participación en el Producto Bruto Nacional. Ello significa en primer lugar no posponer la finalidad "Defensa Nacional" a otros requerimientos tales como el "Fomento y Desarrollo de la Economía", la "Política Laboral" o el "Bienestar Social". En segundo término, significa que dentro de la finalidad "Defensa"

CUADRO VI

PROYECCIONES DE "INTENCIÓN" Y DE "PROBABILIDAD" PARA EL PRESUPUESTO DE LA ARMADA PARA LOS AÑOS 1968/70 INCLUSIVE

(Valores en millones de m$n)

Años	Presupuesto Gral. de la Nación Total	% del P.B.N.	% para A.R.A.	Presupuesto A.R.A. Total	% del P.B.N.	Produc. Bruto Nac. Total	Tasa Crec.	Indice Costo vida
1967	560.000	7,6	8,21	46.000	0,98	4.300.000	—	100
a) Proyección de "Intención" conforme a los criterios del Cuadro V.								
1968	540.000	9	9	60.000	1	6.000.000	1,39	130
1969	637.500	8,5	8,5	75.000	1	7.500.000	1,25	162
1970	720.000	8	8	90.000	1	9.000.000	1,20	194
b) Proyección de "Probabilidad" conforme a las estadísticas del Cuadro V.								
1968	395.750	7,5	7,55	51.450	0,98	5.250.000	1,22	140
1969	451.400	7,4	7,40	59.580	0,98	6.100.000	1,16	190
1970	525.000	7	7	73.500	0,98	7.500.000	1,21	240

c) Diferencias entre *a)* y *b)* en lo que corresponde al Presupuesto de la Armada.

La diferencia no se halla mediante simple resta matemática, ya que los valores de la columna "Total" del Presupuesto de la Armada, están expresados en moneda corriente de cada año, y la misma difiere en los cuadros *a)* y *b)* por cuanto su poder adquisitivo es función del índice del costo de la vida señalado en la columna, respectiva.

Conviene deflacionarlos, y entonces ambos valores son comparables (llevados a moneda corriente de 1967 igual 100) siendo sus diferencias:

Años	*Proyección de intención*	*Proyección de probabilidad*	*Diferencia*
1968	46.140	36.735	— 9.405
1969	46.275	31.248	—15.027
1970	46.350	30.576	—15.774

Cabe destacar que las premisas de la proyección de "Probabilidad" en lo que se refiere al Monto Total del Presupuesto General de la Nación, mantienen una participación del Estado (presupuesto) en el Producto Bruto Nacional que, de cumplirse, haría disminuir el monto de aquél. Para ello sería necesario enjugar los déficits de Empresas del Estado, reducir gastos fiscales, incrementar la recaudación, etc. Esta premisa surge de la política enunciada de no cambiar la estructura del Producto Bruto Nacional incrementando su canalización hacia los fines meramente fiscales (gastos públicos), y como tal se ha aceptado en el juego desarrollado.

debe asignársele a la Marina una prioridad que le acuerde ese porcentaje.

b) Mantener una tasa de crecimiento del Producto Bruto Nacional del orden del 1,30 % anual para el trienio.

c) Regular el índice del costo de vida, de manera tal que el promedio de su alza en el trienio no sea superior a un 25 %.

d) Mantener al Presupuesto General de la Nación con una parti-

cipación en el Producto Bruto Nacional, concordante con lo dicho en *a)* y *b)*.

e) No se analizan —por lo complicados y en beneficio del nivel y alcance de difusión del modelo presentado y de su simplicidad- los factores colaterales que deben darse para que se cumplan los supuestos precedentes, tales como el resultado de la Balanza de Pagos, el flujo del Ingreso a través de los sectores económicos, etc.

2° — La proyección de variables de estadística o de "probabilidad", hace prever que lo expresado en 1°) será de difícil —sino imposible— cumplimiento.

Ellas predicen, de por sí, los siguientes acaecimientos económicos:

a) Que no podrá mantenerse el 1 % de la participación de los presupuestos de la Armada sobre el Producto Bruto Nacional. Necesidades y prioridades más agudas en otros campos fijarán un límite no más allá del 0,98 % que es el que se anota en la parte *b)* del cuadro. Debe señalarse que la diferencia de 0,02 %, dada la base del cálculo, es bastante significativa.

b) Que será difícil que la tasa del crecimiento del Producto Bruto Nacional alcance el nivel de la "intención". Se recuerda que el Presupuesto de la Armada será función primaria del Producto Bruto, si se acepta el sistema de Planificación conocido con el nombre de "Desarrollo Económico".

c) La reculación del alza del costo de la vida es un problema de difícil solución, aun en países de economía sana. La proyección de probabilidad, según estadísticas, nos dice que la tendencia del próximo trienio será de un incremento promedio del 36 %. Ello influye directamente sobre el poder adquisitivo del peso moneda nacional, tanto en el mercado local como en el resto del mundo.

d) Mantener el Presupuesto General de la Nación en creciente y constante aumento, no sólo es contrario a la política enunciada por las actuales autoridades, sino que tiene los límites y restricciones que el propio sistema le impone: la capacidad impositiva del país, las reacciones del mercado, la baja del consumo de las familias, el desahorro y los demás problemas colaterales.

Las dos posiciones indicadas en *a)* y en *b)* son, a nuestro juicio profesional, extremas: el hallar el "áureo medio" requiere el uso del despreciado "sentido común" por parte de un amplio sector de los "planificófilos" y por todos los "planificómanos".

Lo cierto y positivo es que ambos cuadros *a)* y *b)* sólo contemplan un aspecto parcial del problema: en síntesis, sólo atienden a lo vegetativo y en puridad de verdad no hay en ninguno de ambos, "desarrollo", "crecimiento" o "progreso", como quiera llamarlo el lector.

El cuadro *c)* sintetiza la diferencia entre ambos enfoques, y su pesimismo no debe tomarse como absoluto.

Las diferencias en que se cae al comparar dos tendencias opuestas y extremas, no pueden dar otro resultado: participan de lo malo de ambas.

Creemos firmemente que la solución financiera será el resultado del sentido común, de la experiencia acumulada por la que en el país es la administración con mayor antigüedad en su continuidad, y la que —es un juicio enunciado oportunamente por el Tribunal de Cuentas de la Nación— "ha dado muchas veces normas adelantadas en el manejo de la cosa pública".

La planificación será entonces una herramienta más, pero no la única, y la necesaria Orgánica que la Armada se impondrá a sí misma para la utilización racional de los medios que la Nación le confíe, hará lo demás, junto con el elemento más valioso e irreemplazable con que cuenta la Institución: lo Humano que forma parte de ella (nos resistimos a utilizar el término "capital" antepuesto al sustantivo que utilizamos con mayúscula) y el cual responde sin duda alguna a las necesidades que la República en primer término y su Defensa en segundo, requieren.

Por todo ello creemos —con la percepción intuitiva que da la £e: "que es así, sin saber por qué es así"— que no deben asustarnos ni planificaciones ni prospectivas, y que debemos afrontar el futuro con la agresividad propia y manifiesta de la Armada, legada por quienes nos precedieron

Con esa fe, con ese espíritu y con ese ánimo, la Armada hará su parte —aun dentro de una aparente escasez de medios— y logrará sus objetivos "ambiciosos, pero realistas"...

METODOLOGÍA

1. — *Presupuestos:* Incluyen los créditos al último reajuste anual. En aquellos años en que el "año fiscal" no coincidió con el calendario, se efectuó el ajuste correspondiente, para agrupar los créditos de enero a diciembre, a efectos de una homogénea comparación. Siguiendo la doctrina de la "universalidad" del presupuesto, incluyen los gastos en personal, otros gastos, inversiones, planes de trabajos públicos, transferencias, cuentas especiales y créditos por una sola vez, de cada ejercicio.
2. — *Marina:* Abarca la Armada Nacional, la Prefectura Nacional Marítima, el Instituto Antártico Argentino (éste a partir de 1957 inclusive) y ocluye al A.F.N.E. y en su época, a la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego.

3. — *Ejército:* Abarca el Ejército Argentino, Gendarmería Nacional y parte de la D. G. de Fabricaciones Militares, excluyendo el Plan de Siderurgia Nacional.

4. — *Aeronáutica:* Abarca la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Civil y excluye a D1NFIA.

5. — *Producto Bruto Nacional:* Se utiliza en el trabajo el Producto Bruto Nacional en lugar del Producto Bruto Interno, por considerar que debe contabilizarse el sector exterior, ya que la Armada depende de parte de ese sector (importaciones) para su logística. (Insumos o bienes de capital.)

6. — *Indices para deflacionar:* Calculados sobre la base del estudio oficial del costo de la vida, de acuerdo a la siguiente tabla:

1955: 20	1959: 78,7	1963: 180,7
1956: 22,4	1960: 100	1964: 220,7
1957: 28,0	1961: 113,7	1965: 283,8
1958: 36,8	1962: 145,7	1966: 374,3

7.—*Evolución del tipo de cambio:* (1 U$S igual a "n" M$N).

1955: 9,25 *	1959: 80,63	1963: 138,61
1956: 18,00 *	1960: 82,80	1964: 141,00
1957: 18,00 *	1961: 83,13	1965: 174,62
1958: 18,00 *	1962: 115,98	1966: 225,00 *

* Cambio oficial. Son los promedios anuales por los cuales la Armada hubiera efectuado las transferencias al exterior.

BIBLIOGRAFIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA (o Secretaría de Hacienda, según los casos): *Presupuesto General de la Nación y Cuentas de Inversión.*

CEPAL: *Series estadísticas anuales.* Se ha tomado el P.B.N. de los trabajos de este organismo.

OECEI: (Grupo FIAT) *Argentina económica y financiera*, Bs. As., 1966.

DIRECCIÓN NACIONAL de ESTADÍSTICA Y CENSOS: Series estadísticas.

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN: *Directivas para el Planeamiento Nacional.* Bs. As., mayo 1967.

Leyes vigentes.

H. GONZÁLEZ y R. TOMASINI: *Introducción al estudio del ingreso nacional.* Eudeba, Bs. Aires, 1964.

R. E. CUELLO y C. TANDECIARZ: *Programas de Desarrollo Económico. Introducción a su estudio.* Eudeba, Bs. Aires, 1964.

JORCE AHUMADA: *Las finanzas del siglo XX.* Chile, 1964.

JAN TINBERGEN: *La planeación del desarrolla.* Fondo de Cultura Económica, México, 1959.

SAMUELSON: *Economía moderna.* Ed. Aguilar, Madrid, 1962.

Apuntes varios del curso de Desarrollo Económico dictado por la CEPAL en la Facultad de Ciencias Económicas, Bs. Aires, 1959.

ALMANACCO NAVALE

1966 - 67

Editado por la "RIVISTA MARITTIMA"
de Roma

o

Todos los buques de todas las flotas, con sus principales características.

695 páginas, 600 fotografías, 500 dibujos

(Comentado en la sección "BIBLIOGRAFIA" del Nº 670 del Boletín, pág. 139)

UN VOLUMEN DE 19 × 26 cm, A DISPOSICION DE LOS LECTORES DEL BOLETIN AL ESTRICTO PRECIO DE COSTO:
$ 4.000 m/n.

o

Entrega inmediata a los primeros cinco interesados, y a los 40 días a los siguientes.

Pedidos:

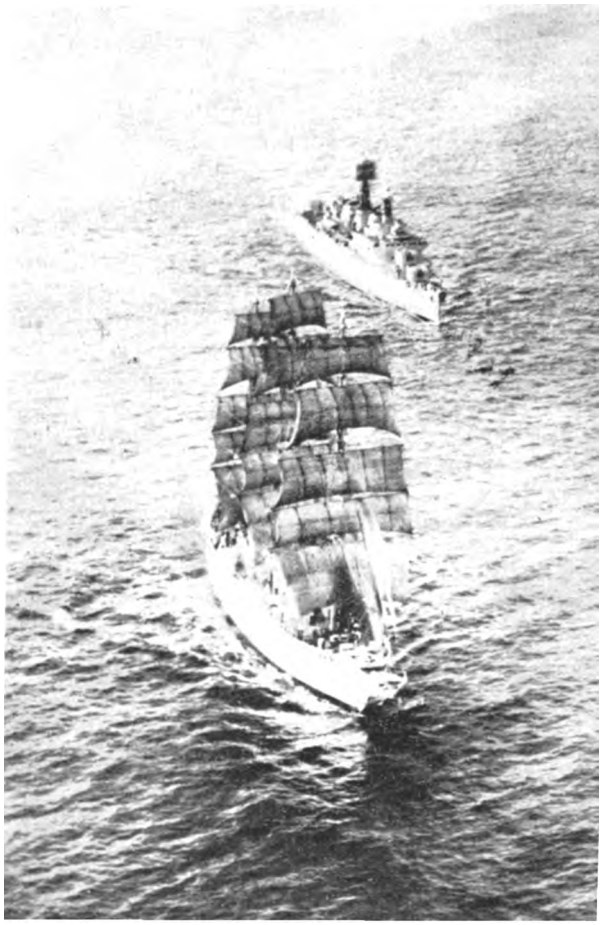
a la Dirección del Boletín (Instituto de Publicaciones Navales), adjuntando cheque, giro o vale sobre haberes.



Cruce del Atlántico Norte 1966

Por el Capitán de Navio RICARDO G. FRANKE

Hace un año, al cumplir una de las etapas de su viaje de instrucción, la fragata escuela A.R.A. "Libertad", íntegramente proyectada y construida por ingenieros, técnicos y obreros argentinos, atrajo la atención mundial al efectuar en tiempo récord el cruce del Atlántico Norte totalmente a vela, ganando así el codiciado trofeo "Boston Teapot" por haber cumplido la travesía desde Cape Race (Terranova) hasta Dursey Island (Irlanda) en 6 días y 21 horas. Su comandante. hoy capitán de navío Ricardo G. Franke, nos cuenta cómo lo hizo.



La fragata, escoltada hacia Londres por el destructor H. M. S. "Fife".

Cuando me solicitaron que escribiera un relato del cruce del Atlántico Norte a vela, que efectuamos el año pasado con la fragata A.R.A. «Libertad» durante el 4° Viaje de Instrucción de Guardiamarinas, y una vez aceptada esa tarea, debo confesar que dudé mucho sobre cómo debía comenzarlo.

Luego de muchas cavilaciones y de revisar notas, borradores, copias del Libro de Navegación y de mis *Crónicas de comandantes,* me decidí por efectuar una síntesis de la quinta etapa, Halifax-Dublín. pues prácticamente ella abarca todo este evento, y porque, a no dudar, algunos hechos relacionados con ese puerto canadiense de Halifax influyeron decididamente en mi ánimo y en el deseo de completar el cruce del océano totalmente a vela, aspiración que luego me aguijoneó permanentemente durante las largas jornadas de puente en medio de los temporales.

En Halifax tuve oportunidad de conocer al «Bluenose II», réplica del inolvidable schooner «Bluenose», velero pesquero de Lunenburg N. S. de fama ya legendaria en ese país y en los Estados Unidos, por sus hazañas de velocidad e increíbles regatas en los bancos de Terranova y Nueva Escocia, como también de escuchar los interesantes relatos del capitán Coggils, viejo lobo de mar a quien confiaron el «Bluenose II», y que entre sus aventuras cuenta la de haber comandado el «Bounty II» durante nueve meses por las islas Tahití mientras se filmaba *Motín a bordo.*

Este marino y muchos otros de la Armada canadiense con los que trabé amistad, comenzando por el comandante marítimo, contraalmirante J. C. O'Brien, así como representantes de la prensa y TV, me pidieron repetidas veces que "si podiamos" zarpáramos a vela desde el puerto para brindar así a la población un espectáculo como los que fueron habituales para Halifax hasta principios de este siglo.

Confieso que la idea me gustó y respondí a esos requerimientos prometiendo que "si las condiciones del viento lo permitían, intentaríamos hacerlo".

Por la mañana del 30 de setiembre, fijado para nuestra zarpada, comenzó a soplar un viento del oeste-noroeste que se mantuvo en horas de la tarde y que, próxima la hora de partida, 16,30 h, era de fuerza entre 4 y 5.

Como este viento era muy favorable para nuestra maniobra decidí complacer el pedido general, ya preanunciado en los diarios locales, y satisfacer la expectativa de ver dentro de la bahía al velero actual más grande del mundo con su velamen desplegado.

Ya sobre la hora prevista, y como el práctico canadiense no había concurrido y los remolcadores no se veían aún por ninguna parte, en consideración a las altas autoridades canadienses que se habían congregado en el muelle para despedirnos (entre ellos el Ministro de Trabajo

del Canadá, Mr. Nicholson, en gira por esa provincia) solicité y obtuve del Capitán de Puerto autorización para zarpar a vela, sin práctico y sin remolcadores.

A las 16,25 retiramos la última planchada y ordené aligerar amarras. Dispuse cazar foques y la proa comenzó a abrirse paso lentamente. En seguida cazamos la cangreja y estays bajos, filando amarras a proa y popa, con lo que la fragata se fue separando más rápidamente del muelle; largamos entonces las amarras remanentes y comenzó a tomar camino deslizándose próxima a los buques de guerra amarrados hacia nuestra proa.

Nuestra silenciosa maniobra de zarpada, en la que sólo se oían mis órdenes en el puente y luego el trinar de los pitos marineros con que se transmitían las órdenes, continuó rápidamente ante los ojos, yo diría asombrados, de todas las tripulaciones de los buques de guerra canadienses y los americanos de una fuerza de tareas arribada ese mismo día a la base naval Stadacoona.

A las 16,40, es decir a los quince minutos, se había cazado todo el paño de la fragata y navegábamos a unos cinco nudos dentro de la bahía de Halifax.

Esta zarpada, inolvidable para todos los hombres de la «Libertad» y creo que también para los habitantes de Halifax, puerto de tanta tradición marinera, que rubricamos con una segunda salva de 21 cañonazos frente al Fuerte en agradecimiento por su acogida, fue indudablemente un feliz comienzo de una travesía que nos brindaría días más tarde emociones a raudales y una extraordinaria oportunidad para probar la calidad de nuestros hombres y las relevantes condiciones del velero.

Cuando nos hallábamos ya en la última enfilación de salida, observamos a popa que el «Bluenose II» con todo su paño venía saliendo del puerto en nuestro seguimiento. Lamentablemente, no hubo oportunidad para que se acercara, dado nuestro andar, y al llegar a la altura de Chebucto Head, cuando ya nosotros navegábamos afuera, al tumbo Rv 085° con un viento de fuerza 6 del oeste-suroeste, viró por avante retornando al puerto. ¡Fue muy cordial el gesto del capitán Coggils que zarpara para despedirnos!

En la segunda singladura, del 1° de octubre, al amanecer fue aflojando el viento, prácticamente encalmado, con fuerza 2 del oeste-noroeste, por lo que decidí seguir navegación mixta con un motor a 90 v/min proa a Cabo Race hasta las 1900 horas, en que habiendo rotado el viento al WSW con fuerza 3 ordené cargar por alto para navegar por la noche a máquina, dado que esperaba que el viento se fuera más al sureste, como realmente ocurrió después de medianoche, reforzándose.

En la tercera singladura, del 2 de octubre, alrededor de las 08,00 comienza a rotar el viento hacia al sur-suroeste, soplando con fuerza 8 y 9.

Viendo que estaba afirmado, ordené cazar todo el paño excepto juanetes y sobres, parando máquinas y desenclochando la hélice para continuar a vela pura.

La visibilidad disminuye por la neblina y chubascos, pero continuamos a buena marcha, efectuando señalación acústica. Nuestro promedio era de unos 12 nudos.

Por la tarde el viento se refuerza estabilizándose en fuerza 9 del oeste; estábamos decididamente bajo la influencia de un centro de baja presión que, habiendo nacido cerca de Nueva York dos días antes, se ha reforzado sobre el Canadá desplazándose al noreste.

Al anochecer ordené cargar estays altos. El barómetro se mantiene en 750 mm.

Viendo el andar de la fragata y las posibilidades de vientos favorables que se nos presentan, empiezo a pensar en intentar un cruce del Atlántico totalmente a vela, idea que transmito a mi segundo, capitán Sciurano, y al jefe de maniobra, capitán Vallarino, y que comparten entusiastamente.

A las 20,10 avistamos el faro de Cabo Race al azimut 060°.

Singladura N° 4, 3 de octubre. Hemos iniciado el cruce del Atlántico Norte a vela, siendo exactamente las 00,00.

A las 01,00 ordené cargar el trinquete por haberse rifado al centro, donde ya lo habíamos reparado varias veces. Esta vela se usó durante el viaje de instrucción anterior y no está en muy buenas condiciones, particularmente en el centro, por sus roces y enganches con el estay y la maniobra de la trinquetilla, pese a los cuidados de los hombres del palo. Seguimos prácticamente a 12 nudos de promedio con mar arbolado (estado 6 del oeste).

Al promediar la mañana el viento rota ligeramente al oeste-suroeste manteniéndose entre fuerza 8 y 9 y el barómetro sigue bajando.

Me veo obligado a cargar la mayor por haberse cortado las poas, brioles y escotas de estribor.

Navegamos con el siguiente paño: velacho alto y bajo, gavia baja y alta, mesana y sobremesanas bajo y alto, en proa foque y trinquetilla solamente. A la tarde, pese al fuerte viento y al estado del mar, decidí reparar la vela trinquete, pues la necesitaba para balancear el paño y obtener un mejor gobierno del buque; llamé al contramaestre al puente para que pidiera dos hombres voluntarios para subir al palo y realizar ese riesgoso trabajo y se le presentaron... diez cabos y marineros, dispuestos a hacerlo.

Bajo la mirada ansiosa y vigilante de muchos ojos que desde la cubierta y el puente seguían sus movimientos, los dos hombres elegidos realizaron nerviosamente y sin desmayos, en unas dos horas, los trabajos de costura necesarios; el oficial de trinquete, teniente Marpegán, y su contramaestre tuvieron que utilizar el megáfono de poder para que les pudieran oír sus indicaciones, dado el rugido del viento.



El mascarón de proa

A las 18,35, ya reparada la vela trinquete con la colocación de un refuerzo en la rifadura, la cazamos nuevamente.

Continuamos al rumbo 055° para seguir la ortodronia, pero estamos recibiendo las cartas meteorológicas americanas y canadienses, pues temo que la zona de baja presión pueda curvarse hacia el sureste y acertársenos más.

En el cuarta de 20,00 a 24,00 h, el viento sopla con fuer/a 9 y 10 del oeste, es decir, supera los 50 nudos. ¡La fragata vuela, pues en varias oportunidades sobrepasa los 17 nudos! Nos cuesta creer la velocidad de nuestro velero y cómo gobierna con este mar embravecido.

A 22,40 se rifa nuevamente la trinqueta y decido sacrificarla, dado su estado y dejarla rifada todo lo que aguante, para facilitar el gobierno pues estamos corriendo en un temporal muy fuerte de popa con mar 7/8 del oeste-suroeste.

Ordeno caer al rumbo 080°, pues el desplazamiento del centro de baja presión (972 Mb) no me inspira mucha confianza.

Cerramos la singladura y nuestro primer día de cruce con 286,3 millas recorridas.

Dia 4 de octubre; el viento se mantiene permanentemente de fuerza 9 del oeste, excepto por la tarde de 16,00/20,00 horas, en que crece a fuerza 10, siempre del oeste.

El buque mantiene velocidades superiores a los 13 nudos todo el día. Hay varias relingas desempalomadas en gavias y velachos, pero el estado del mar, rolidos de 25° y el tuerte viento, me obligan a no pensar en reparaciones por el grave riesgo que implicaría para el personal el trabajar en los palos en estas condiciones.

La vela trinquete se terminó de rifar totalmente al centro, aguantando la relinga de pujamen todo el trabajo, pero la dejo hasta que comienza a abrirse también por esta relinga golpeando fuertemente los jirones; a las 21,40 ordené cargarla por alto.

El espectáculo que ofrecía ese mar embravecido con imponentes olas que avanzaban hacia nuestra popa, pareciendo cada una de ellas que se desplomaría sobre nuestra fragata, era realmente extraordinario. Las relevantes condiciones marineras de este casco fueron una y otra vez puestas a prueba, y era magnífico y sobre todo tranquilizador, ver cómo la popa se elevaba al ser alcanzada por esas moles líquidas, para deslizarse luego la fragata en la pendiente como haciendo *surf,* y al final levantar airosamente su atrevida proa sin embarcar prácticamente una gota de agua.

En cubierta y en el exterior del puente, para poder hacernos oír debíamos gritar, tal era el aullido del viento en el cordaje y velamen, en un concierto enloquecedor que parecía interminable.

Era indudable que la fragata, pese al temporal en que nos hallábamos navegando, inspiraba mucha confianza a mis hombres, hasta los más bisoños, los conscriptos, pues los veía tranquilos desarrollando sus tareas habituales o mejor dicho tratando muchas veces, pues debo admitir que los fuertes rolidos no brindaban mucha comodidad para desplazarse por las cubiertas y obligaban a afirmarse con fuerza para no ser lanzados de banda a banda.

Los hombres de mar, integrantes de las brigadas de palos, soportaban la dura tarea con notable entusiasmo y se diría que este desafío con el mar enfurecido los divertía y los alentaba a no descuidar detalles en sus guardias de velas, siempre atentos recorriendo todas las maniobras, de proa a popa durante las largas horas de sus turnos, cuando no concurriendo voluntarios a dar una mano a los de otra brigada si se hallaban apremiados, cosa común en esos días.

En esta singladura batimos el récord nuestro y, verificado después, el del buque, pues habíamos navegado 316 millas en el día

Seguimos ganando rápidamente camino en el cruce, pero navego ahora fuera de la ortodrómica que me había trazado originalmente, man-

teniendo el Rv 090°, dada la trayectoria que está siguiendo el centro de baja presión, parecida a la de una tormenta del año 1954 graficada en el *Pilot Chart* de octubre (véase la carta agregada) .

El barómetro sigue bajando hasta un registro de 744 mm a las 02,00 del día 5 de octubre.

En este tercer día de cruce el viento se mantiene del oeste y del oeste-noroeste, para rotar después del mediodía al nor-noroeste, con fuerza 10, 9 y 8. El barómetro comienza a subir lentamente. El mar se mantiene prácticamente como el día anterior: olas muy graneles, mar 6 y siguiendo la orientación del fuerte temporal.

Alrededor de las 02,00 se cortó la escota del contrafoque y con los fuertes gualdrapazos se perdieron tres garruchos antes de que pudiéramos afirmarla nuevamente.

Acompañando la rotación del viento, caigo un poco a babor, al 080° y a mediodía ordeno rumbo Rv 070° y comenzamos a cazar algunas velas más, la mayor, petifoque, estay de juanete y estay de perico.

El centro de baja presión, luego de acercársenos hasta unas 140 millas de nuestra derrota, ha curvado su trayectoria nuevamente hacia el noreste y es por ello que decidí seguir más al norte para continuar aprovechando al máximo su influencia antes de que se aleje.

El braceo ordenado a los palos es el siguiente: trinquete y mayor ai máximo: 45° y mesana a 30°.

Por la noche ordeno continuar con el paño cazado, que es el siguiente: todos los foques, velachos alto y bajo, estay de gavia, mayor, gavias alta y baja, estay de sobremesana y sobremesanas alta y baja.

Procedemos al cambio de huso horario: + 2 h y en esta singladura de 23 horas totalizamos 277,4 millas.

Día 6 de octubre, nuestro cuarto día de cruce: el viento se mantiene del noroeste y de fuerza 8, disminuyendo a fuerza 6 en el último cuarto. El barómetro continúa en lento ascenso a medida que nuestro centro de baja presión se va llenando (990 Mb). La fuerza del mar va disminuyendo también, dando un poco de reposo a la tripulación.

Por la mañana cazamos juanete de trinquete y el estay de juanete y cargamos el paño de estribor del velacho y el petifoque para repararlos, pues están desempalomados. Se cambió la contraescota del estay de perico, que por el intenso trabajo y roce estaba próxima a cortarse. Al mediodía ordeno cazar los estays de sobrejuanete y de sobreperico para aumentar un poco el paño, dada la disminución de la fuerza del viento.

Por la tarde, ya reparado el petifoque, lo cazamos nuevamente y luego de estudiar con el jefe de maniobra la posibilidad de cambiar el trinquete que se hallaba totalmente fuera de servicio, se procedió a desenvergarlo dejando la verga y maniobra lista para colocar el repuesto en la primera oportunidad favorable.

El centro de baja presión ya debilitado (1004 Mb) se aleja hacia el nor-noroeste.

Finalizamos la singladura con 266,0 millas.

Quinto día de cruce, 7 de octubre. El mar sigue calmándose rápidamente, pero el viento sigue del noroeste y de fuerza 6 hasta media tarde, para comenzar luego a debilitarse hasta casi encalmarse a la noche siendo variable y rotando al suroeste.

Al amanecer, se cazaron los sobres que faltaban, y a las 06,30 se comienza la maniobra de envergar la vela trinquete nueva de repuesto, finalizándose esta tarea a las 10,47; ordeno cazarla de inmediato; es una magnífica faena realizada por los hombres de mar.

El barómetro continúa ascendiendo hasta 767 mm. El aplacarse el viento y la consecuente disminución del andar del buque me producen una gran desazón, pues empiezo a pensar que faltando ya menos de 500 millas para completar el cruce corríamos el riesgo de quedarnos parados por falta de vientos favorables, cuando... vuelve a renacer mi optimismo pues recibimos la información meteorológica de otro centro de baja presión formado a los 50° de latitud N y 40° de longitud W que está desplazándose rápidamente al E y al NE.

Aprovechamos intensamente esta jornada de relativa calma para enviar el máximo de gente disponible a los palos, para reparar todas las velas y maniobras averiadas en el temporal pasado.

¡Qué reconfortante es ver la febril actividad de los hombres de mar tratando de ganar preciosos minutos de tiempo y de dejar el velamen y cabuyería nuevamente en condiciones antes de que nos alcance la otra tormenta!

Cambiamos de huso al + 1 h, navegándose en esta singladura de 23 horas un total de 164,5 millas, el más bajo desde que iniciamos el cruce. Nos parece raro haber andado tan poco.

Comienza el sexto día de cruce, 8 de octubre, con viento del suroeste fuerza 5, que se va al sur-suroeste reforzándose a fuerza 9 al mediodía.

Ordeno braceo máximo y rumbo 080°.

Considerando que la baja presión no es tan intensa como la anterior (1000 Mb), pese al fuerte viento que sopla y a la pronunciada escora permanente entre 20° y 25°, decido dejar todo el paño cazado para correr y recuperar la jornada anterior que fue de tan poco andar, apreciando que este temporal será de menor intensidad que el anterior.

El barómetro sigue bajando hasta 754,5 mm al finalizar la singladura.

En el cuarto de 12,00 a 16,00 hs alcanzamos los 16,5 nudos, con un promedio de velocidad de 14,6 nudos.

A las 23,00 ordeno caer al Rv 105°.

Afortunadamente ha sido una buena singladura, pues hemos navegado 272,8 millas.

Entramos al séptimo día de cruce, 9 de octubre. Nos hallamos ya próximos a la costa de Irlanda y le confío a mi segundo comandante que es mi mayor aspiración cruzar antes de cumplir el séptimo día, por lo que con el jefe de maniobra, caguán Vallarino, tratamos de obtener el máximo rendimiento de los palos braceándolos como si estuviéramos en una regata. ¡Bueno, en realidad para nosotros lo estábamos!

Así lo sentía toda la tripulación, y bastaba ver las frecuentcs consultas de los oficiales libres de guardia, de los suboficiales, de los cabos, en fin de todos mis hombres al oficial de guardia sobre cómo íbamos,

P L A N A M A Y O R

FRAGATA ESCUELA A.R.A. "LIBERTAD"

A Ñ O 1 9 6 6

Cap. de Fragata RICARDO GUILLERMO FRANKE - Comandante
Cap. de Corbeta EDUARDO M. SCIURANO - 2° Comandante
Cap. de Corbeta WALTER JOSÉ COLOMBO - Jefe Dto. Estudios
Cap. de Corbeta ARMANDO JORGE LEDESMA - Jefe Dto. Máquinas
Cap. de Corbeta Cont. NORBERTO J. MIGLIAVACCA - Jefe Dto. Abastecimiento
Cap. de Corbeta Méd. ANTONIO RICHA - Jefe Dto. Sanidad
Cap. de Corbeta JORGE CARLOS VALLARINO - Jefe Dto. Cubierta
Tte. de Navío Méd. EFRAÍN VILA SANCHEZ - Jefe Cargo Medicina
Tte. de Navío Odont. RODOLFO TRAVERSO Jefe Cargo Odontología
Tte. de Navío Bioq. FRANCISCO CARPENA - Jefe Cargo Farmacia
Tte. de Navío ROBERTO C. PARODI - Ayte. Est. Brig. Babor y Jefe Cargo Meteorología
Tte. de Navío JUAN O. MULERO - Jefe Cargo Propulsión
Tte. de Navío And. JUAN C. PEREYRA - Jefe Cargo Reí. Públicas
Tte. de Navío I. M. JUAN A. DOVER - Jefe Detall Estudios
Tte. de Navío NÉSTOR OMAR BARICCO - Jefe Cargo Navegación
Tte. de Navío MIGUEL P. URDAMPILLETA - Ayte. Est. Brig. Estribor
Tte. de Navío JULIO HUMBERTO MARPEGAN - Jefe Cargo Mat. Naval (Palo Trinquete)
Tte. de Navío Cont. JOSÉ DAZZI - Jefe Cargo Contal). Material
Tte. de Navío ELEODORO DOLDÁN - Jefe Cargo Cont. Averías
Tte. de Navío VÍCTOR E. ZENOBI - Jefe Detall General
Tte. de Navío GUILLERMO FRANCIULLI - Jefe Secciones Inf. y Seg.
Tte. de Navío FORTUNO PARERA IZAGUIRRE - Jefe Cargo Electric.
Tte. de Fragata ROBERTO F. SALINAS - Jefe Adiestr. y Ceremonial
Tte. de Fragata Comp. RAMÓN PUEYO - Jefe Cargo Armamento (Palo Mayor)
Tte. de Fragata Cont. JUAN C. VARESINI - Jefe Cargo Tesorería
RP. CC. Monseñor AMÍLCAR G. GALETTI - Jefe Cargo Bienestar
Cadetes de las promociones 93 y 94 del Cuerpo de Comando y 53 de- Intendencia (Guardiamarinas en comisión)
Alférez de la Fuerza Aerea Argentina JUAN H. PÁEZ
Subteniente del Ejército Argentino RICARDO G. BRINZONI (desembarcó en Halifax, N.S., Canadá)

cuánto faltaba, cómo iba el viento, etc. Es decir, que creo que todos compartían mis ansias por cumplir lo que habíamos emprendido unos días atrás.

El viento, por la mañana del noroeste fuerza 6, rota ligeramente al mediodía al oeste-noroeste y se mantiene durante todo el día entre fuerza 5 y 6.

El barómetro sigue subiendo lentamente, pues el centro de baja-, pese a nuestros deseos de aferrado, se va alejando rápidamente al nor-noroeste.

La fragata sigue caminando a poco más de 8 nudos de promedio.

Al atardecer ordeno sondar permanentemente para determinar el pasaje por la línea de 100 brazas que nos dará una buena posición.

A las 20,48 cruzamos la línea de 100 brazas; nos hallamos cerca de la ansiada meta y rogando intensamente para que se mantenga el viento. En el castillo la dotación trata de perforar la obscuridad buscando el primer pantallazo de algún faro irlandés.

A las 21,26, con gran emoción, avistamos el faro irlandés Bull Rock al Av 083°.

Minutos después, a las 21,31, avistamos otro, el Great Skelling, al Av 046°.

A las 21,55 ordeno rumbo Rv 110°.

Ordeno preparar el cañón de saludo y a las 22,16 lo disparamos señalando el fin del cruce del Atlántico Norte al sur de Dursey Island. ¡Habíamos logrado cruzar a vela el Atlántico en 6 días y 21 horas desde Terranova!

Los vítores y hurras de la tripulación señalaban bien claramente cómo esperábamos este momento. Por altoparlante comunico a la tripulación lo que acabamos de realizar, poniendo de relieve el magnífico comportamiento de todos, y en particular el de los hombres de mar que trabajaron en cubierta y palos.

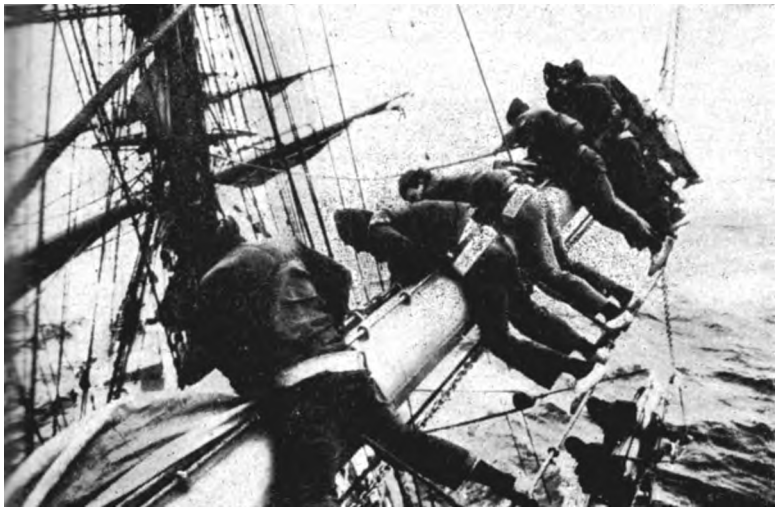
Envío un despacho al comandante de Operaciones Navales informándole del primer cruce totalmente a vela que realizaba la fragata A.R.A. «Libertad», dando oficialmente por terminado el mismo al través de Dursey Head (Isla Dursey) a las 22,30 (huso + 1) del día 9 de octubre de 1966.

FROM: LIBERTAD

TO: COPERAVALES - (EMC)

INFO: SECRETARIA DE MARINA /40

TEXTO: A 092330 Z HE CRUZADO POR EL TRAVES DE ISLA DURSEY FINALIZANDO PRIMER CRUCE TOTALMENTE A VELA DE ESTE BUQUE DEL ATLANTICO NORTE DESDE CABO RACE TERRANOVA A ISLA DURSEY IRLANDA EN SEIS DIAS VEINTIUNA HORAS CMM SINGLADURAS PROGRESIVAS FUERON 286,3 CMM 316 CMM 277,4 CMM 266 CMM 164,5 CMM 272,8



Gavieros aferrando el paño.

CMM 152,8 PD PROMEDIO GENERAL DE LA TRAVESIA 10,6 NUDOS PD TOTAL NAVEGADO A LA FECHA 10.427,6 MILLAS CMM UTILIZANDO VELA 6.260 MILLAS CMM PORCENTAJE 60 POR CIENTO.

Debo confesar que a bordo nosotros solamente teníamos idea de que habíamos cruzado a vela muy rápido, que el tiempo empleado de 6 días 21 horas para las 1.741,4 millas era bueno, pero recién días después, poco antes de zarpar de Dublin hacia Londres, nos llamó por teléfono desde esa ciudad un periodista especializado en yachting, Mr. Rice (UPI) para adelantarnos que creían que habíamos batido todas las marcas anteriores, obteniendo el récord mundial del Atlántico Norte, noticia que luego fue propalada por las agencias informativas británicas a todo el mundo, con la inmensa alegría y profundo orgullo que es de imaginar en todos nosotros, como marinos argentinos.

Avistamos Fasnet a las 02,00 del día 10 de octubre, octavo del cruce. A las 04,00 cargamos cangreja, cuchillas y foques, excepto la trinquetilla, dado que no trabajan pues llevamos rumbo Rv 112° y el viento es del noroeste.

El viento sigue disminuyendo hasta fuerza 3 del oeste-noroeste al fin de la mañana, pero ya he decidido, con la protección de Dios que tanto nos ha acompañado, llegar a Dublin totalmente a vela, pues tiempo tenemos de sobra con lo que hemos adelantado en el cruce.

La hermosa costa sur de Irlanda está a nuestra vista y realmente es reconfortante navegar así luego de los días pasados.

A las 10,00 avistamos el faro Oíd Head of Rímale.

Cerca del mediodía se nos aproximó la corbeta «Maev» del Servicio Naval irlandés, que luego de reconocernos y acompañarnos un trecho se alejó hacia el oeste.

A la tarde el viento rotó al oeste aumentando ligeramente a fuerza 4, por lo que cambié al rumbo Rv 050° acercándome más a la costa irlandesa.

Por la noche el viento sigue rotando hasta el oeste-suroeste y aumenta a fuerza 6. Cambiamos amuras cayendo al rumbo Rv 098°. Para dar un respiro al personal de mar, realizamos la maniobra solamente con la brigada de guardia correspondiente y sale perfecta, algo más lenta pero sin problemas. ¡No hay dudas que ya son veteranos!

Al finalizar la singladura llevamos todo el paño cazado, excepto el estay de juanete del mayor que está averiado y la cangreja. Totalizamos 162 millas.

El barómetro está prácticamente estacionado.

En el noveno día del cruce, 11 de octubre, el viento del oeste y por momentos del oeste-noroeste aumenta hasta fuerza 7 a la madrugada, pero se va debilitando al entrar el día.

A las 01,40 avistamos el faro Tuskar Rock que nos señala la entrada al canal George, que separa Irlanda de Inglaterra.

Ordeno cambiar amuras y caer al rumbo Rv 030° y luego al Rv 023°. Nuestra fragata va filando algo más de 8 nudos de promedio. ¡Magnífico!

Por la mañana, tal como habíamos pronosticado, el viento va saltando al sur, primero al suroeste, luego al sur-suroeste para terminar al sur alrededor de las 14,00, pero nosotros ya navegamos en el canal George con rumbo norte y luego al Rv 320° próximos a la entrada de Dublin.

Vamos avanzando ahora muy lentamente, como si el momento esperado quisiera hacerse desear; compensa mi ansiedad el hermoso día de sol radiante que nos ha tocado.

Nos cruza muy cerca por la popa un moderno "ferry" procedente de Dublin que se dirige a Inglaterra.

A las 14,30 cortamos la línea Dublín-Liverpool, habiendo realizado exitosamente la segunda meta que me había propuesto, es decir, habíamos llegado desde Cabo Race (Terranova) hasta Dublin (Irlanda) totalmente a vela, recorriendo las 2.058,6 millas en 8 días, 12 horas, 30 minutos, a un promedio de 10,1 nudos; es decir, según la información que tenemos a bordo, hemos superado todas las marcas anteriores de veleros para este recorrido.

Luego de cruzar frente a Dublin, que se halla a la vista, comienzo a gobernar para tratar de fondear a vela en Malahide Innlet, un poco al norte de este puerto, pasando Howth Hill.

A las 18,08 ordeno "maniobra general de velas", todo el personal a cubierta principal.

Cerca del fondeadero elegido, a las 18,40, comienzo a cargar el paño, fondeando a las 18,52 con el ancla de babor. ¡Qué extraños sonaban los grilletes al deslizarse por el escobén, pero qué agradable luego de la prueba soportada, y cuánta alegría vi en el rostro de mis hombres de hallarnos ya al reparo de este fondeadero!

Muchos comentarios se escuchaban en el puerto, como por ejemplo éste: "Pensar que los motores funcionaron por última vez el 2 de octubre a las 10,40 frente al Canadá y hasta la techa habían permanecido fuera de servicio". ¡Qué licencia para los maquinistas!

Claro está que mis ilusiones de bajar del puente a descansar se desvanecieron rápidamente pues a los pocos minutos de fondear, el jefe de Sanidad Dr. Richa concurrió al mismo para informarme que el cabo 1° maquinista Acuña debía ser operado de urgencia de apendicitis aguda y que por el cuadro presentado era conveniente realizar la intervención quirúrgica en tierra, por posibles complicaciones postoperatorias.

Lógicamente, ordené alistar las máquinas y cuando me dieron el parte correspondiente, zarpamos para la rada de Dublin para desembarcar al enfermo, pero, claro está, esto ya es otra historia, de las tantas que atesoramos en nuestro viaje de instrucción.

* * *

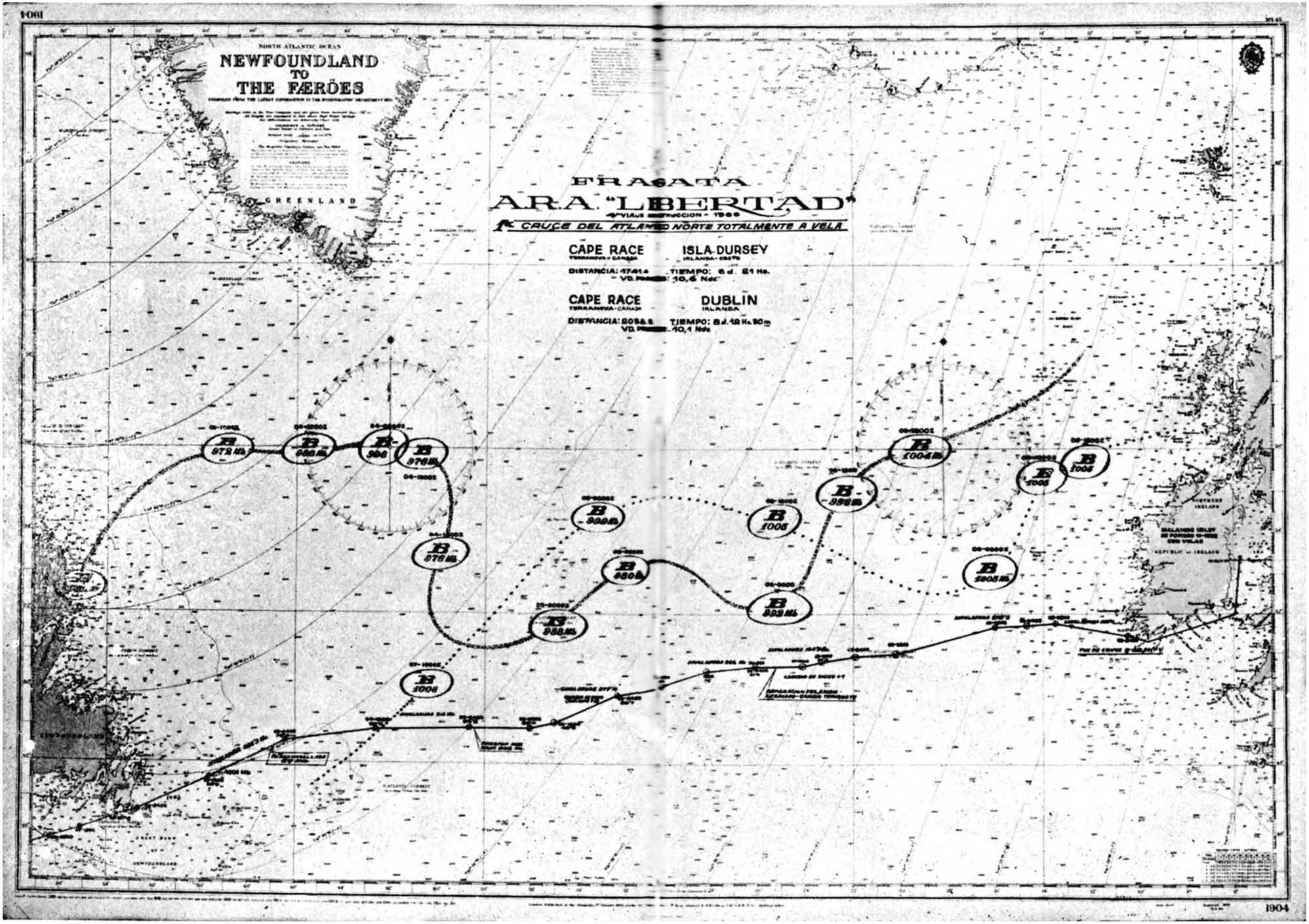
Como epílogo de estos pantallazos en los que he tratado de pintar las circunstancias que rodearon nuestra última travesía del Atlántico Norte, y para reiterar mi agradecimiento a mi brillante plana mayor, a la distinguida tripulación y cadetes, a esas *Brigadas de Hierro*, como las denominé después del cruce a las de guardia de velas, quiero relatar este brochazo:

Durante una conferencia de prensa en Londres, días después, un periodista inglés me preguntó: "Comandante, ¿en medio de esos temporales se vio obligado a empujar (to push) a sus hombres para poder completar esa travesía a vela?".

Pensé que su pregunta estaba influida por esos relatos en que los viejos capitanes de los "clippers" muchas veces impidieron pistola en mano que sus tripulaciones cargaran el paño ante situaciones riesgosas, para poder así completar esos veloces cruces que tantos beneficios de toda índole les reportaban a ellos y a los armadores, y le respondí:

"Vea, señor periodista, en este caso puedo asegurarle que fue mi tripulación la que me empujó a mí".

Ante su mirada de asombro, agregué:



Derrota seguida en la etapa. Las líneas punteadas marcan el recorrido de las tormentas encontradas durante la travesía.

"Fue mi gente que, con su coraje, su entusiasmo y su labor infatigable durante esos largos días de temporal, me impulsó a persistir en nuestra empresa y llevarla a feliz término".

ESCALA DE BEAUFORT

Nº y nombre de los vientos	Caracteres		Velocidad en metros por segundo
0 — Calma	No permite gobernar		0 a 1
1 — Ventolina	Suficiente para gobernar		1 a 2
2 — Muy flojo	De fuerza para que un buque ciñendo con todo aparejo y mar llana, ande de	1 a 2 millas	2 a 4
3 — Flojo		2 a 4 millas	4 a 6
4 — Bonancible		4 a 6 millas	6 a 8
5 — Fresquito	De fuerza suficiente para que un velero pueda aguantar la bolina con	Todo aparejo con sobres	8 a 10
6 — Fresco		Gavias con un rizo y juanetes	10 a 12
7 — Frescachón		Gavias con dos rizos	12 a 14
8 — Duro		Mayores y gavias con tres rizos	14 a 16
9 — Muy duro		Mayores y gavias con todos los rizos	16 a 20
10 — Borrascoso		Trinquete y gavias con todos los rizos	20 a 25
11 — Temporal		Velas de cuchillo de capa	25 a 30
12 — Huracán		A palo seco	Más de 30

Conceptos y Realidades del Transporte Aéreo

Por el Capitán de Fragata CARLOS J. FRAGUÍO

La última palabra en el servirlo mercante aéreo. Lleva 45.000 kg de flete a un costo unitario similar al del transporte carretero.



El Capitán Fraguío viene incursionando en el estudio y la enseñanza de las características y modalidades del quehacer aeronaval. Ha ocupado cátedras afines en la Escuela de Guerra Naval, en la Escuela de Aviación Naval y en la Escuela Politécnica Naval, y es además autor de obras de texto sobre la materia.

Revista actualmente en el Estado Mayor General Naval, integrando un equipo afectado al estudio de la organización, la planificación y el control en la Armada.

Ha colaborado en este Boletín, en el ramo de la estrategia, sobre la capacidad ofensiva y disuasora del Poder Naval, derivada de la importancia de su integrante, el potencial aéreo.

En oposición al error consistente en alabar lo nuevo sólo por nuevo, el artículo informa sobre hechos y conceptos del transporte aéreo, arribando a la conclusión de que ese servicio, aun siendo una de las más notables manifestaciones del progreso humano, no debe mirarse como el sustituto de los sistemas acuáticos y terrestres de acarreo, sino como un medio que incorpora nuevas posibilidades al intercambio entre individuos y pueblos, en condiciones y circunstancias antes inimaginables.

1. - INTRODUCCIÓN.

Si preguntamos: *¿es* el transporte aéreo un tema importante dentro del campo de conocimientos profesionales del oficial de marina?, obtendremos una respuesta casi unánimemente afirmativa. Pero no es tan seguro que hallemos una elocuencia igualmente generalizada para explicar por qué ello es así.

Esta circunstancia nos ha animado a escribir este artículo, con el propósito de contribuir al enriquecimiento de las ideas profesionales sobre tan interesante actividad, en la convicción de que solamente en el conocimiento de una cosa es posible fundamentar el interés por ella.

Dada la naturaleza de esta actividad, sobre todo su índole económica, su tratamiento tiene que hacerse dentro de la más pura racionalidad, apoyándose en argumentos concretos, tanto cualitativos como cuantitativos. Y es así porque el transporte por aire, igual que los otros medios de acarreo, progresa en virtud de sus ventajas y costo en relación con las otras maneras de lograr el mismo fin.

¿De dónde viene que el asunto sea de interés para los marinos de guerra? Tratar de responder a este pregunta nos obliga a bucear en las profundas esencias de la profesión naval militar.

Desde el punto de vista de las operaciones en el mar, el Poder Naval se originó y se desarrolla sobre la capacidad de trasladarse a través de los océanos, habiendo siempre sus hombres agudizado el ingenio para perfeccionar los medios de movilidad, para mantener irrestricta la libertad de acción de sus fuerzas.

Este desplazarse a tanta distancia de las fuentes de abastecimiento y sostén confiere a la logística naval la impronta de la movilidad que caracteriza a las flotas. En realidad todos los componerles del poder naval están impregnados por esta característica; todo se concibe y materializa con la mirada puesta en el movimiento. Pero no en un movimiento uniforme, predeterminado o, como dicen los físicos, propio de los fenómenos estacionarios, sino en una composición altamente variable de traslaciones, impredecibles y de aspecto errático, diríamos, para quienes no participan del secreto estratégico o táctico de las operaciones.[1] Tal la maniobrabilidad que la sorpresa ofensiva y la seguridad contra las amenazas imponen a las fuerzas navales.

Esto destaca enfáticamente la necesidad de un sistema logístico de alcance oceánico que combine la capacidad masiva de los buques cargueros con la rápida respuesta del transporte aéreo.

Este último para atender la inmediata satisfacción de los requeri-

[1] En el artículo *El poder aeronaval estratégico* (Boletín del Centro Naval, volumen LXXIX, n° 649, oct.—dic. 1961) analizamos en detalle algunos aspectos de la movilidad, como característica esencial del poder naval.

miemos urgentes, tanto en hombres como en pertrechos críticos, pudiéndose mencionar, como ejemplo notable por su eficacia táctica, el apoyo aéreo de transporte al asalto anfibio, donde tropas, armas, equipos, vehículos e instalaciones son depositados por aeronaves sobre el terrena costero, mediante su previo aterrizaje (vertical o no) o lanzándolos desde el aire.

Quienes planifican y conducen las operaciones navales conocen el manejo de los numerosos factores que condicionan este tipo dé actividades aéreas, existiendo al respecto publicaciones oficiales, informativas o dispositivas, que no es del caso analizar aquí.

Pero sí podemos afirmar, según está claramente mostrado en el cuerpo de normas y doctrinas de la Armada, que existe un órgano específico de sostén, asociado a la logística de las operaciones navales por sólidos argumentos de aptitud, factibilidad y aceptabilidad, que es el sistema de transportes aeronavales.

Pero no sólo de operaciones vive el marino de guerra, por más que ellas sean el *panera nostrum quotidianum.* Y no por estar ello repetidamente manifestado, y entre otros por marinos de la categoría de un Piedrabuena, un Storni o un Stewart, está de más recordar que, sintéticamente, la misión trascendente de la Armada consiste en inspirar, guiar, apoyar y proteger todas las actividades conducentes a que la Nación, pueblo y gobierno, haga del mar una de sus principales fuentes de progreso político, cultural y económico. Esto, expresado en los breves términos del vocabulario estratégico, significa que compete a la Armada velar por el desarrollo y la seguridad del poder marítimo argentino.

Y esto no es una cuestión de retórica emocional. Es la manifestación cotidiana de una capacidad específica eficaz, la ejecución de operaciones en y desde el mar, demostrando que aquella misión institucional no es una mera declamación de abstracciones, sino que se traduce en impulsos operantes que activan a la Armada toda, desde su más alto nivel de conducción hasta el último marinero, sin dejar de considerar a quienes, desde fuera de las filas operativas, enriquecen la pasividad de su retiro difundiendo las cosas del mar o participando activamente en el desarrollo de los intereses marítimos argentinos.

Esta filosofía, tan brevemente presentada para no alargar el tema, fructifica en motivaciones vocacionales, no siempre bien explicitadas, causantes de la tradicional identidad distintiva de nuestra Marina de Guerra. Y tanto es así que si ella merece estimación en el ámbito nacional no es sólo por su capacidad guerrera disuasora de amenazas, sino por su alta y permanente actitud marinera, insustituible para abrir la senda hacia el arduo aprovechamiento de los infinitos bienes que el mar nos puede brindar.

Y para ser fiel a la racionalidad con que prometimos discurrir acerca del transporte aéreo, diremos que no podemos dejar de ver con preocu-

pación que el uso del mar como principal medio de intercambio entre naciones haya sido considerado caduco, como si se tratase de una práctica en trance de sucumbir superada por los tiempos y que si aún sobrevive es por causa de pesados intereses y rígidas estructuras que con su inercia impiden la triunfal entrada en escena de una nueva protagonista, bella, sutil, fantástica y perfecta: la aviación de transporte.

Después de leer *Consideraciones sobre transportes,* publicado en una edición anterior de este Boletín, donde creemos se da al tema un enfoque demasiado elemental y muy influenciado por un fantasioso entusiasmo, nos hemos sentido impulsados a comentar algunos aspectos del problema siguiendo un análisis más riguroso que el que nos da aquel artículo.

El transporte aéreo es hoy una cosa seria. Si bien puede considerárselo uno de los servicios más jóvenes entre las actividades económicas, el vigor que impulsa a sus participantes, la calidad e ingenio que campean en los medios que utiliza, y el horizonte científico, tecnológico, económico y social que abarca, permiten clasificarlo como una de las mejores y más bellas manifestaciones del progreso humano. La acertada combinación de masa con velocidad, de funcionalidad con hermosura que caracteriza a ios enormes reactores mercantes modernos; la suntuosidad de los palacios de aluminio y cristal por donde pasamos cuando nos lanzamos al aire o que nos reciben confortablemente cuando de él volvemos; la elegante personalidad de las tripulaciones aéreas; todo ello y mucho más de asombroso que tiene la aviación nos hace pensar que •estamos frente a algo engendrado en mentes llenas de sabiduría, ingenio y visión de futuro. Y así es en realidad.

Pero no por ello es admisible la generalización consistente en pronosticar un traspaso hacia la vía aérea del acarreo masivo de productos a granel, basándose solamente en la menor longitud de camino que representa la ruta ortodrómica. Los progresos tecnológicos en los medios aéreos, tan sorprendentes como vienen siéndolo y como pueden razonablemente preverse para el futuro, no justifican una tal extrapolación, no apoyada más que en la fantasía. Porque si dejamos volar la imaginación, también podemos poner en tela de juicio la razón del problema, el transporte. ¿Quién sabe si dentro de varios años seguirán circulando los productos desde y hacia los lugares a que lo hacen hoy y si los bienes transportados tendrán las características físicas con que los conocemos ahora?

Además, en cuanto a progreso, los medios de traslado por la superficie no yacen aletargados. Si consideramos que hoy surcan los mares buques de hasta 200.000 toneladas de porte y que los arquitectos navales están prestos a superar esa cifra, no podemos afirmar, sin riesgo de equivocarnos, que los aviones serán los triunfadores en la competencia por el acarreo de bienes económicos.

El transporte aéreo de cargas es una cuestión muy bien estudiada en estos momentos. Las principales consecuencias y conclusiones de su práctica se difunden por todo el mundo y en varias lenguas mediante numerosas publicaciones periódicas muy serias e interesantes, disponibles inclusive en las bibliotecas de Marina. Para mencionar algunas y orientar al lector ávido de más información, citaremos el Boletín de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) dependiente de las Naciones Unidas; el Boletín de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) y la conocida y prestigiosa revista "Interavia" editada en Suiza. Gran parte de los datos estadísticos que más adelante mencionamos provienen de estas publicaciones.

2. - CIFRAS Y HECHOS.

Sin ánimo de clasificar a las de transporte aéreo dentro de las que los economistas denominan empresas marginales, es necesario reconocer que aquéllas son rentables solamente en un sector bastante limitado y especial del servicio general de traslado de bienes y personas. Y tanto en las naciones donde la economía se regula según el juego del mercado, como en aquellas en que la relación entre producción, consumo y servicios está rígidamente planificada, la actividad aérea de transporte cuenta con alguna forma de sostén preferencial por parte del Estado, dándosele facilidades especiales en la financiación de su equipamiento, infraestructura y operación, concediéndosele una importancia más que económica, de instrumento de prestigio internacional, de fomento interno o de progreso técnico, además de su implicancia en el desarrollo de la industria aeronáutica de guerra.

En lo referente a volúmenes relativos de operación, durante el año 1964 en los Estados Unidos el transporte de cargas por vía aérea abarcó el 1 % del movimiento total de mercancías, correspondiendo al transporte carretero un 24 %. En la Argentina, durante 1965, el 79 % de lo transportado lo fue por carretera, mientras el resto lo fue por ferrocarril, vía marítima o fluvial, poliductos o vía aérea.

En el mundo occidental, donde el desarrollo de los servicios depende de un mercado competitivo (aunque no de competencia perfecta), las tarifas del transporte de carga, tomando los grandes promedios típicos para cada sistema, están en los siguientes órdenes (año 1960; Boletín OACI, vol. XVIII):

Por servicio aéreo regular internacional:	25 US ccnts por tn.km.
Por aviones exclusivamente de carga:	5 a 10 US cents por tn.km.
Por carretera (muy variable):	3 a 8 US ccnts por tn.km.
Por ferrocarril (muy variable):	0,75 a 5 US cents por tn.km.
Por buque (muy variable):	0,1 a 2 US cents por tn.km.

Es de notar que el transporte por vía aérea ocupa la parte más alta de la escala de tarifas, si bien con el perfeccionamiento de las aeronaves tiende a competir ventajosamente con el camión, como lo muestran las características de los dos últimos más grandes productos de la industria aeronáutica, diseñados específicamente como transportes de cargas. Son ellos, el avión ruso Antonov An-22, mostrado hace un año en el salón aeronáutico internacional de Le Bourget, y el norteamericano Lockheed C5-A, en estado de construcción muy adelantado.

	An–22	C–5A
Peso máximo	225 t.	330 t.
Carga mercante ...	80 t.	115 t.
Bodega	500 m³	1.130 m³
Pasajeros (tropa) ..	400 hombres equipados	600 hombres equipados
Velocidad	250 nudos	480 nudos
Propulsión	4 turbohélices	4 turborreactores
Potencia (empuje) total	60.000 HP	160.000 libras

Si además de tener en cuenta tales dimensiones se considera que estos monstruos volantes tienen previsto un costo de operación del orden de los 4 ó 5 centavos de dólar por tonelada-kilómetro, quedan pocas dudas de que el movimiento por aire de cargas tiene un gran futuro a la vista.

La cuestión de los costos de explotación, que se verá más adelante, tiene su origen y su evolución en el rendimiento físico del avión, considerado como máquina capaz de trasladar una carga útil sustentándose y a la vez impulsándose en la atmósfera. Sin entrar a considerar detalles propios de la ingeniería aeronáutica, conviene mencionar que cada modelo de avión materializa una solución óptima al problema de armonizar requisitos aerodinámicos y de propulsión por un lado, con posibilidades técnicas de construcción por el otro. Es costumbre referir cada caso al régimen de velocidad en que típicamente se desempeñará la aeronave, por cuanto ello incide definitivamente, entre otras cosas, en su forma y dimensiones ("geometría", en términos aeronáuticos) y así oímos a los iniciados decir, tras un golpe de vista, que tal es un avión subsónico o transónico, supersónico, hipersónico, etc. La acertada combinación de geometría con planta propulsora, dentro del adelanto tecnológico del momento, proporciona el desempeño y, por qué no decirlo, la belleza de cada tipo y modelo de aeronave.

De las innumerables maneras en que se acostumbra representar la performance de un avión en función de su velocidad típica, hemos elegido una que nos parece la más ilustrativa tratándose del transporte aéreo. En la figura que sigue, tomada de la revista "Shell Aviation

News", vemos una curva que indita sobre el eje de ordenadas la distancia en condiciones estables que puede recorrer un avión hasta agotar su carga de combustible, suponiendo que ésta equivalía, en el punto de partida, a la mitad del peso total del avión en aquel momento. Las abscisas, graduadas en número de Mach, indican la velocidad de ese traslado, pero no en nudos o kilómetros por hora, sino en la relación existente entre dicha velocidad y la de propagación del sonido dentro de la masa de aire en que se está volando. Cada punto de la curva representa el desempeño a esperar del modelo de avión óptimo para ese régimen de velocidad, como lo ilustran las tres siluetas características intercaladas en el gráfico, a saber, uno de geometría subsónica baja (N° Mach 0,5) como el DC-6; uno de geometría subsónica alta (Mach entre 0,5 y 0,9) como el DC-8 y finalmente un supersónico (Mach entre 1,2 y 4) como el Concorde.

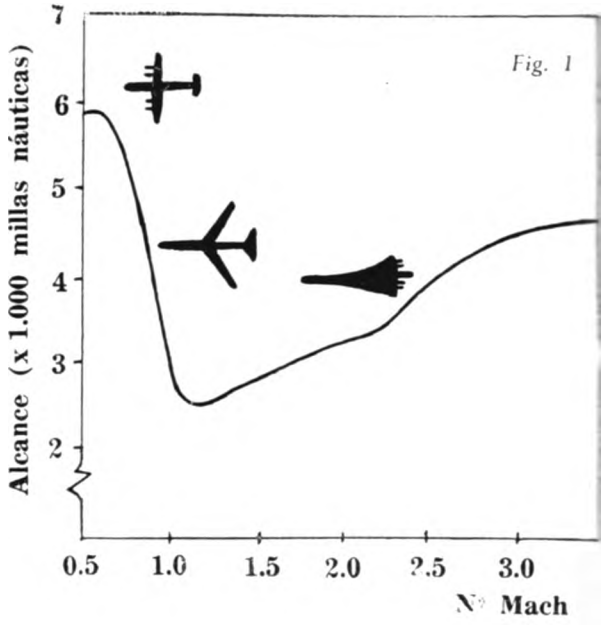


Fig. 1

Esta curva permite comprender por qué las empresas aéreas estabilizan en cada época su preferencia por un cierto tipo de aviones y cómo el proceso evolutivo de los modelos no es gradual sino a saltos. Superada la era de la propulsión a hélice, los aviones de transporte se agrupan según dos regímenes de velocidad: los subsónicos altos, en Mach 0,9 (son los actuales DC-8, Boeing 707, Caravelle, etc.) y los supersónicos alrededor de Mach 3 (Concorde y Boeing SST). Es evidente que carece de interés construir aeronaves para el régimen transónico e inmediatamente después (entre Mach 0,9 y 2) porque además de otras impor-

tantes razones, la carga de combustible sería inaceptablemente alta en relación con la carga útil transportada. Sin ser muy riguroso en el uso del término, se puede decir que ésta es una de las consecuencias de la existencia de la llamada "barrera del sonido". Volviendo a la misma figura, notemos que ella insinúa una tendencia favorable en los regímenes cercanos al Mach 4. Sin embargo, no se construyen hoy aviones para explotar comercialmente esa ventaja, debido a que el calentamiento aerodinámico que esa velocidad produce, requiere estructuras muy caras y materiales poco comunes para la industria actual. Para ilustrar la magnitud de este fenómeno térmico (llamado "barrera del calor", aunque no hay tal barrera sino un progresivo calentamiento a medida que aumenta la velocidad y transcurre el tiempo), veamos cómo aumenta la temperatura de las partes más expuestas en función de la velocidad (datos correspondientes al vuelo estratosférico, con temperatura ambiente de 50 grados centígrados bajo cero).

Nº Mach	Aumento de temperatura
1	50° C.
2	180° C.
3	400° C.
3,5	550° C.

Pasaremos ahora a considerar más en detalle el aspecto mercantil del transporte aéreo, es decir, el empleo de aeronaves para e! acarreo de mercancías mediante empresas privadas o públicas basadas en el lucro. Hasta ahora esta actividad representa un pequeño porcentaje con respecto al traslado de personas por vía aérea. Según un Boletín IATA, durante 1962, el 78 % de los ingresos de las compañías de aviación del mundo libre provino de la venta de pasajes, mientras que el 14 % provino de los fletes, incluyendo el correo y los excesos de equipaje; queda un 8 % no discriminado que, si se reparte proporcionalmente a las cifras anteriores, permite decir que las empresas han obtenido cinco veces y media más dinero del transporte de pasajeros que del de cargas. Si bien el desplazamiento de mercancías es tomado como una actividad colateral en las compañías principales, donde se aprovechan aviones de pasaje modificados circunstancialmente para la estiba de bultos, ello no ha impedido que existan empresas exclusivamente dedicadas a las cargas y que la industria haya diseñado y puesto en servicio aviones puramente cargueros como el canadiense CL-44, el inglés Beverley, el francés Breguet 765 y los norteamericanos C-119, C-123, C-124 y C-130. No podemos dejar de mencionar que casi todos estos aparatos han surgido de necesidades militares, pero su exitoso desempeño en la competencia mercantil demuestra el razonamiento económico con que fueron concebidos. De aquí se desprende otra característica particular del transporte aéreo. Así como sería sorprendente que el diseño y la construc-

ción de buques mercantes fuese consecuencia de los requerimientos militares, dado que las flotas navieras poseen una dinámica propia que permite considerarlas autosustentadas y una amplitud como para integrarse adecuadamente al esfuerzo de guerra, el tráfico aéreo civil no es bastante intenso ni usa aeronaves del todo apropiadas al uso militar como para confiar que, mediante movilización, esos servicios resolverán en gran parte el problema del transporte aéreo de guerra. Por eso las fuerzas armadas de los principales países poseen en tiempo de paz componentes orgánicos especializados en tal actividad, dimensionados en una escala relativamente mayor que la que se da a los servicios militares de transporte por mar. Ai mismo tiempo, los programas de defensa constituyen una fuente de desarrollo mucho más importante para la industria aeronáutica que para la de la construcción naval.

Esto no contradice lo afirmado al principio, de que la Armada debe guiar e impulsar el desarrollo naviero; solamente quiere mostrar que la cantidad y tipo de buques mercantes que se fabrican o compran no son un "subproducto" de las construcciones hechas con propósito militar, lo que no obsta para que el desarrollo naviero sea un factor considerable en los planes de defensa; mientras que un análisis similar aplicado al transporte aéreo conduciría a un proceso de causas y efectos aproximadamente inverso.

Con lo hasta aquí dicho ya podemos intuir que la economicidad de un avión de transporte depende de la relación entre dos conjuntos de variables:

—Por un lado su capacidad de carga, velocidad y alcance, que expresados en toneladas-kilómetro-hora para una distancia dada, dan una idea del flujo de bienes que la aeronave puede atender en tiempo y espacio.

— Por otro, sus costos de operación, medidos en forma de gasto total requerido por cada hora de vuelo.

Es fácil ver que el producto entre ambos resultados proporciona el costo tonelada-kilómetro de que venimos hablando. Veamos algunos datos característicos útiles para medir el flujo de cargas de una aeronave. (Tomado de "Shell Aviation News").

	TIPO DE AVION		
	Turbohélice	Reactor subsónico	Reactor supersónico
Peso total	70 t.	70 t.	100 t.
Precio inicial	3 mill. U$S	3,5 mill. U$S	7,5 mill. U$S
Carga mercante	16 t.	11 t.	10 t.
Velocidad media	362 nds.	431 nds.	600 nds.
Alcance	2.300 MN.	2.650 MN.	2.650 MN.
Gasto combustible	13 t.	20 t.	36 t.
Flujo de carga (t.mi.hora)	5.800	4.750	6.000

Para el cálculo de los costos de operación existe un prolijo método standard de uso internacional (Método A.T.A.) desarrollado por la Air Transpon Association of America, el que proporciona un extenso formuleo donde se combinan variables tales como: combustibles; lubricantes; haberes de la tripulación; depreciación y obsolescencia de aviones, equipos y repuestos; mano de obra y materiales para mantenimiento de estructuras, sistemas y equipos; seguros; etc., etc., todo ello condicionado en función de: tipo del avión; condiciones ambientales del vuelo; longitud de la ruta; maniobras, esperas y desvíos en vuelo y en tierra; velocidad en cada parte de la travesía; facilidades para el manipuleo de las cargas; tasa de utilización de las aeronaves; período entre reparaciones; etc., etc.

Los siguientes son algunos valores típicos resultantes de aplicar ese cálculo a los aviones de transporte más conocidos. (Valores en centavos de dólar por tonelada-kilómetro):

Douglas DC-3	21
Douglas DC-4	19
Douglas DC-6, DC-7, Lockheed 1049-C)	14
Canadair CL-44, Douglas DC-8, Boeing 707	9

La tendencia bajante del costo de la tonelada-kilómetro resultante del perfeccionamiento de las aeronaves puede verse en la siguiente curva, que muestra la tarifa media en el transporte aéreo internacional de cargas. (Boletín OACI, vol. XVIII).

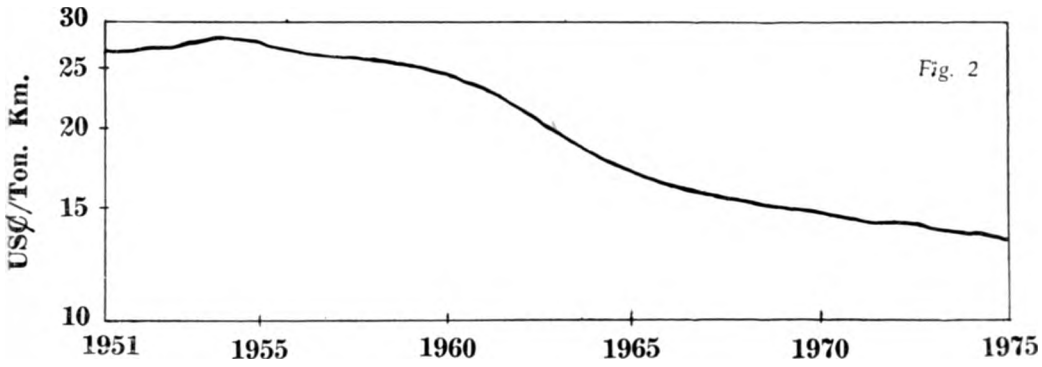
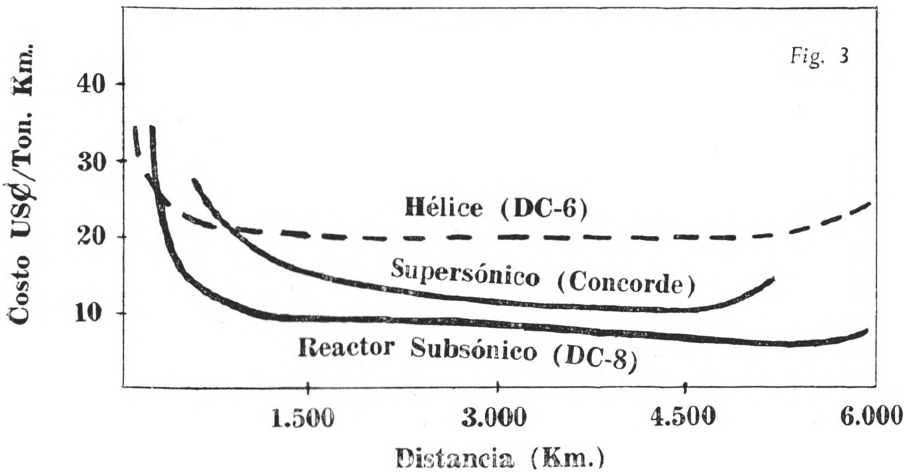


Fig. 2

En cuanto a la estructura de costos de una empresa de transporte aéreo, los siguientes son algunos valores medios típicos de las grandes líneas internacionales, dados en distribución porcentual de sus gastos de explotación (año 1962):

En operaciones de vuelo.....	27%
En mantenimiento.....	19%
En depreciación y amortización	12%
En administración y generales	42%

Para un determinado tipo de avión y estabilizadas las restantes condiciones, los costos de operación pueden graficarse en función de la distancia entre el punto de salida y el de llegada, así:



Es interesante comentar que en los helicópteros los costos de transporte son tres veces más elevados que en los aviones, destacándose así la mayor complejidad mecánica y menor rendimiento general de este tipo de aeronave. Todo ello es consecuencia no sólo de las restricciones que impone la exclusiva aptitud para despegar y aterrizar verticalmente que poseen esas aeronaves, sino también del menor grado de adelanto alcanzado en este difícil campo de la industria aeronáutica.

Con todo lo visto ya, podemos hacer un ejemplo comparativo entre el transporte por aire y el marítimo. Sobre un recorrido transatlántico de unas 3.500 millas, un avión Boeing 707 representa una capacidad mensual, ida y vuelta, de unos 10 millones de toneladas-milla. Comparando con un buque de 10.000 toneladas de porte útil navegando a 15 nudos, puede decirse que se requieren unos 400 viajes de aquel avión para transportar el mismo peso. El barco cubre la travesía en diez días y el avión en diez horas. Para que la entrega se haga dentro del mismo plazo, será necesario prever un movimiento cotidiano de 900 toneladas por vía aérea, es decir unos 40 aviones en línea cada día, lo que requiere una flota de unos 60 aviones. Claro que por aire el material llegará progresivamente y será utilizable más pronto.

Si en lugar de considerar un viaje aislado del barco se prevé un tráfico regular, teniendo en cuenta el viaje de ida-vuelta que para el barco puede estimarse en 25 días, serán suficientes 17 aviones diarios pertenecientes a una flota de 25 para obtener el mismo flujo de cargas.

Ahora, si se trata de acarrear una sola vez una carga bastante menor que la capacidad del buque, por ejemplo unas 1.000 ó 2.000 toneladas, una flota de 60 aviones permite un plazo de entrega cinco veces más corto que el buque, cuya velocidad no puede aumentar.

En consecuencia, considerando los tiempos, se puede decir que el navío es preferible si el problema consiste en trasladar una carga pesada que no puede fraccionarse por razones de integridad física o de la que no interesa que algunos elementos lleguen antes que los demás. Por el contrario el avión es superior cuando se trata de cargas fraccionables y hay ventajas en escalonar las llegadas en el tiempo, incluyendo el caso en que por razones de seguridad no es prudente que toda la carga viaje en el mismo medio de transporte.

Si bien estos argumentos son de principal incidencia en el orden militar, también tienen su influencia en el campo económico. La premura de entrega representa considerables reducciones en los costos en casos en que:

a) Se trata de elementos cuya disponibilidad afecta la continuidad de un proceso económico en marcha. Es lo que vemos en tiempo de cosecha, cuando los proveedores de maquinaria agrícola utilizan aviones para el servicio urgente de los equipos que laboran en los campos.

b) Las mercancías a transportar son muy valiosas y pesa sobre ellas una elevada tasa de interés por lucro cesante o por seguros durante el lapso en que están en tránsito.

c) Los elementos a trasladar son muy sensibles a los percances propios del acarreo tales como cambio de posición, golpes o factores ambientales, incidiendo todo ello en costos de embalaje, conservación y manipuleo, así como en previsiones por pérdidas y deterioros.

He aquí un ejemplo real bastante interesante e ilustrativo: se trata de una fábrica alemana de productos fotográficos que abastece al mercado de los Estados Unidos. Las cifras de la tabla siguiente (tornada de Interavia) corresponden al estudio de costos para el envío de una tonelada de esos materiales desde la ciudad de Stuttgart hasta la de Nueva York. Como se ve en las cifras finales, resulta más ventajoso para dicha empresa utilizar el transporte aéreo, cosa que hace actualmente. De paso digamos que existe una fábrica argentina de papeles fotosensibles que exporta al Brasil, por medio de una línea aérea de esta nacionalidad, que cubre el servicio Ezeiza—San Pablo.

	POR VIA AEREA	POR SUPERFICIE
Peso neto	1.000 kg	1.000 kg
Peso bruto	1.200 kg	1.400 kg
Volumen	5.320 m^3	6.552 m^3
Valor asegurado	21.600 U$S	21.600 U$S
Demora puerta a puerta	2 días	20 días
Gastos por embalaje	33 U$S	140 U$S
Gastos por carga y descarga	47 U$S	52 U$S
Gastos por trasbordo	No hay	13 U$S
Gastos por flete	853 U$S	730 U$S
Gastos por seguro	27 U$S	216 U$S
Gastos por documentación	1 U$S	10 U$S
Gastos por almacenaje en tránsito ..	No hay	13 U$S
Interés sobre el capital	6 U$S	58 U$S
Costos directos totales ...	970 U$S	1.233 U$S

Este mismo ejemplo nos muestra además con bastante claridad que de ningún modo puede ser rentable el transporte por aire de cargas rústicas y de bajo precio. Aprovechando los mismos datos del cuadro, piénsese cuáles podrían ser los costos finales si se tratase de trasladar una tonelada de trigo entre lo mismos puntos. Dejamos al lector el trabajo del cálculo, que es sencillo dada la abundante información disponible sobre los mercados internacionales de cereales y de fletes, pero considerando que ciertos elementos de costo tales como embalajes, seguro e interés del capital pierden significación dada la naturaleza de la carga, así como suponiendo que por esa misma razón las tarifas de flete serán las mínimas en cada caso, creemos no cometer gran error si decimos que el costo total por vía aérea resultará del orden del medio millar de dólares, mientras que por superficie la cifra oscilará alrededor de una decena de esa unidad monetaria. Es decir, que con los medios actuales o con los que razonablemente podemos predecir para el futuro, el traslado de cereales por vía aérea sería una extravagancia financiera, ya que resulta unas cincuenta veces más caro que el realizado por los medios tradicionales, en una ruta como la del ejemplo.

Hay un aspecto del problema cuyo tratamiento es una verdadera tentación a la fantasía. ¿Qué pasará el día que sea posible la propulsión nuclear de los aviones? Para comenzar, no olvidemos que por ahora las investigaciones en este sentido no han dejado fruto práctico alguno. Decimos esto, no con ánimo de sembrar pesimismo, sino para advertir que la aviación de propulsión nuclear está demasiado lejos en el futuro como para hacer pronósticos verosímiles sobre sus ventajas y limitacio-

nes. Pero creemos que el sistema de razonamiento seguido hasta aquí puede servir para tratar con seriedad el caso.

Primero, es necesario restringir el vuelo imaginativo, adoptando para las posibles soluciones el dominio que indica la siguiente hipótesis: que sin salir demasiado fuera del conjunto de fenómenos físicos que hoy aprovechan las usinas y plantas propulsoras nucleares, se haya logrado construir una, suficientemente pequeña y sobre todo liviana, capaz de dar a un avión un empuje equivalente al que hoy dan los motores térmicos, dejando lugar y peso disponibles para transportar una carga útil igual, por lo menos, a un cuarto o un quinto del peso total de la aeronave.

El día en que esta maravilla funcione, el dato clave para enjuiciar su economicidad como transporte será el costo del HP-hora o del k-hora de empuje que esa máquina aplique a la propulsión del avión. En tren de franca extrapolación, podemos basarnos en que las usinas nucleares prometen producir el kilovatio hora a un costo aproximadamente igual al que dan hoy las usinas convencionales. En el caso de la propulsión aeronáutica no hay ninguna realización que permita establecer un índice de ese tipo, pero si en las plantas terrestres, sin restricciones de peso y volumen, se llegó después de mucho estudio y trabajo a esa cifra, no puede esperarse que el costo de la propulsión nuclear vaya a ser igual ni inferior al que hoy tienen los motores a combustión de hidrocarburos.

Así las cosas, el novedoso avión de nuestra hipótesis no resultaría más económico como transporte que sus contemporáneos propulsados convencionalmente, sino bastante más costoso, lo que no niega la posibilidad de que muestre poseer insuperables aplicaciones en otros órdenes, por ejemplo en el militar.

Un hecho que arroja significativa luz sobre este intento de pronóstico, es que el buque mercante norteamericano «Savannah», que viene navegando con propulsión nuclear en la ruta del Atlántico norte desde hace varios años, no ha demostrado ninguna ventaja económica sobre los mercantes convencionales, al extremo de que nadie parece haber encarado la construcción de cargueros atómicos con vistas a competir en el mercado de fletes marítimos. Pensamos que si el desarrollo en materia de propulsión nuclear llega algún día a una solución competitiva en el orden de los costos, la vamos a ver aplicada a los buques bastante antes que a los aviones. Ése será el momento de retomar el tema, pero ya sobre bases más firmes.

3. - CONCLUSIONES

El transporte aéreo viene siguiendo un proceso de franco desarrollo tanto en magnitud como en calidad, habiendo firmes síntomas de que

continuará así por muchos años. Esto ha sido posible gracias esencialmente a las performances de los nuevos propulsores —turborreactores— cuya relación potencia/peso es mucho más elevada que en los motores antiguos, y al desarrollo de nuevas formas aerodinámicas que, materializadas en estructuras más eficientes, han permitido poner en el aire aeronaves de gran tonelaje, alta velocidad y notable rendimiento.

Un progreso paralelo ha ocurrido con la carga, descarga y acarreo de bultos lo que, junto con la aptitud de operar desde pistas con modesto desarrollo, ha provocado incrementos múltiples en la utilización del transporte aéreo tanto con fines civiles como militares.

También se adelanta en el sector de los helicópteros, desarrollándose aparatos de gran porte, verdaderas grúas volantes capaces de movilizar enormes bultos sobre terrenos infranqueables para los otros vehículos.

En el dominio del transporte logístico militar, que es donde el medio aéreo ha nacido, crece y manifiesta sus mejores aptitudes, no es correcto alentar la tendencia a creer que las aeronaves habrán de reemplazar íntegramente a los buques o a los sistemas terrestres.

Lo que sí debe hacerse, es pensar en la existencia de fuerzas de transportes aéreos capaces de asegurar el sostén logístico en situaciones urgentes, incluyendo el movimiento de tropas y pertrechos, en apoyo de operaciones en que los demás medios de traslado sean inutilizables o poco eficientes. Debe recordarse que aun en esas aplicaciones tan meritorias, las aeronaves de carga son muy vulnerables a la acción enemiga y a sus propias debilidades funcionales, sufriendo pérdidas e inmovilizaciones que obligarán a considerar su reemplazo por los otros medios de acarreo.

La aviación de transporte requiere una infraestructura bastante pesada y consume grandes cantidades de combustible, creando requerimientos masivos de traslado de materiales que sólo pueden satisfacerse en integridad a través de los sistemas de transporte por superficie. Esta dependencia tiende a disminuir en la medida en que los aviones puedan operar desde terrenos menos preparados y servir a una zona de operaciones sin tener que reabastecerse, lo que no se ha conseguido en todos los casos, aunque se progresa en ello cada día más. Esto supone la construcción de aviones de gran capacidad y radio de acción. De lograrse la propulsión nuclear, ella aportará aquí su contribución más valiosa, a condición de que esa clase de aeronaves posea buena performance de despegue y aterrizaje.

No hay que olvidar tampoco los numerosos problemas que plantean la navegación en todo tiempo y la circulación aérea, sobre todo en la inmediación de las zonas de operaciones.

En el dominio comercial, debe pensarse en que el avión tiene ventajas e inconvenientes para el acarreo de fletes, siendo más rentable en algunos casos particulares con respecto a los sistemas tradicionales de superficie.

Para ser equitativos, no hay que contentarse con comparar las aeronaves con el barco, el tren o el camión, sino considerar que éstos dejan ciertos vacíos que aquéllas pueden llenar con ventajas, tanto funcionales como económicas, dando lugar a que la posibilidad de volar haya concedido un horizonte de alcances insospechados a la actividad transportista general.

Muchas ventajas de la aviación provienen precisamente de casos en los cuales ella reemplaza con beneficios no sólo a uno de los medios de superficie, sino a varios o a todos ellos a la vez. Existen también ejemplos en los que el avión, siendo acaso inferior al tren o al buque considerados aisladamente, supera a los dos simultáneamente, permitiendo enlaces más cortos, más directos y más baratos. Pero mucho más allá de lo que estos hechos pueden ilustrar en el orden comparativo, el mérito trascendente del transporte aéreo consiste en haber sugerido y posibilitado la solución de problemas, mediante el traslado de personas o de cosas, en condiciones y circunstancias antes nunca imaginadas, incorporando nuevas facetas al quehacer de los individuos y de los pueblos. Así, en cuanto al aporte que brinda a las potencialidades humanas, *el transporte aéreo está llamado a cumplir una función esencialmente agregativa más que sustitutiva, respecto de los medios terrestres y acuáticos contemporáneos con él.*

Consideramos pues muy deseable la generalización del transporte aéreo, ya que ello significará, junto con el progreso de los otros sistemas de traslado, una valiosa contribución a la movilidad de personas, bienes y medios, tanto con fines civiles como militares, movilidad de la que tanto depende el desarrollo de un mundo moderno cuya identidad está ya, y para siempre, señalada por el signo del movimiento veloz.



Por sus especiales características y costos de operación, el helicóptero está llamado a ser la "grúa volante" del transporte aéreo de cargas.

LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS

del

Vicealmirante Ernesto Basílico

HISTORIA CON PABELLON DE SOBERANIA NACIONAL.
UN FUNDAMENTO MAS A LOS QUE AFIRMAN LA PROPIEDAD DE LA REPUBLICA SOBRE EL ARCHIPIELAGO DE LAS MALVINAS

☆

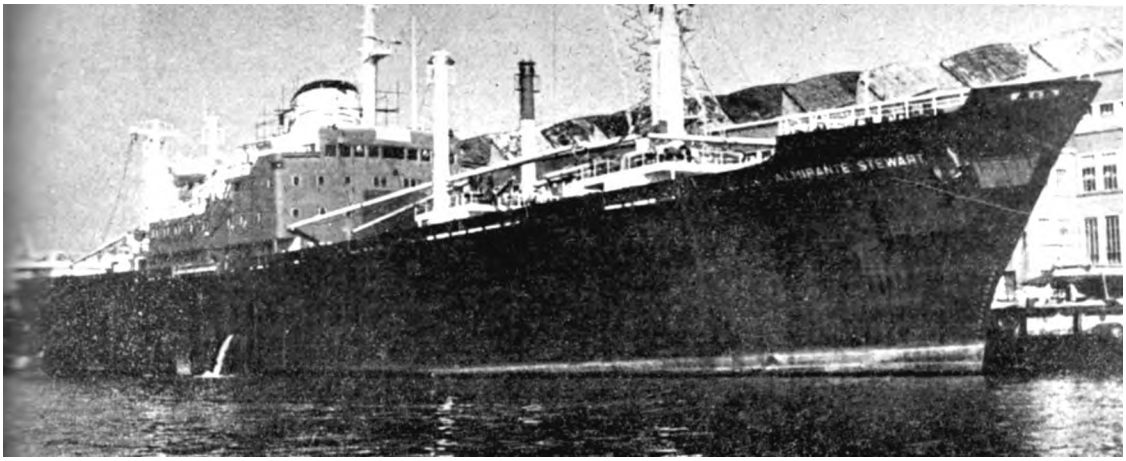
Presentación:

Páginas: 226 con cartas geográficas.
Papel símil ilustración.
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Fedral.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 400 m/n.



Aspectos de la Industria Naval Argentina

Por el Capitán de Navío ENRIQUE RICARDO A. CARRANZA

El Capitán Carranza desempeñó el cargo de Jefe de Máquinas en las más importantes unidades de la Flota, así como el de inspector de construcciones de su especialidad en Inglaterra y Estados Unidos y jefe del Arsenal de Puerto Belgrano. Retirado en 1956, fue Comisionado Municipal en la ciudad de La Plata y, de 1960 a 1963, vicepresidente de Astilleros y Fábricas Navales del Estado, cuya presidencia ejerce actualmente, y desde la cual lucha contra el estancamiento y el abandono en que se arrastra nuestra industria naval.

Con explicable amargura, el autor describe la inacción forzosa de la mayor parte del potencial constructivo de la industria naval creada para proveer a la Armada y a la flota mercante los buques que necesitan; la desocupación de obreros argentinos, expertos e inteligentes como los mejores; y cómo otros países que pocos años atrás no podían compararse con nosotros nos llevan ahora en ese campo una ventaja que será difícil descontar.

"Quien tenga oídos para oír, oiga" (Marc. IV, 23).

La historia de las más antiguas y poderosas naciones del mundo está ligada al mar, porque en la navegación encontraron ellas uno de los caminos más seguros para forjar su grandeza, tanto económica como cultural, y el medio de sentirse más dueñas de su destino.

La civilización oriental inició su marcha hacia el oeste partiendo del Mediterráneo, y fueron barcos los que abrieron las rutas conduciendo exploradores y conquistadores; luego les siguieron colonos y comerciantes, iniciándose así las grandes líneas de comunicación que unen actualmente a América con los otros continentes.

En la República Argentina, con una posición que se ha calificado de insular en cuanto a intercambio comercial se refiere, las rutas del mar fueron y siguen siendo hoy, a pesar de los adelantos de la técnica y de los modernos medios de comunicación, los caminos obligados de su expansión comercial; son la puerta más importante que tiene para dar salida a sus productos hacia los mercados de ultramar y para traer de los mismos los que necesita para complementar la economía y bienestar de su pueblo.

Pero para canalizar esas rutas, para disponer de ellas de acuerdo con los intereses del país, es necesario desarrollar y mantener en estado eficiente una gran flota de naves diversas, de características adecuadas a su intercambio comercial.

La marina mercante propia es elemento indispensable para el progreso de una nación; su posesión le permite asegurar su comercio interior, diversificar sus mercados, consolidar su posición económica y reafirmar su autonomía.

Por no poseer esa marina mercante propia, la República Argentina, al estallar la segunda guerra mundial, se vio privada de muchas materias primas, de materiales y maquinarias vitales para su progreso ecomico. Igual cosa sucedió a otras naciones del continente, por haber dependido hasta ese entonces de flotas extranjeras para el transporte de la casi totalidad de su comercio exterior.

Los barcos de esas flotas fueron retirados de sus rutas habituales y movilizados para usos militares. Nuestro país se vio obligado a improvisar en plena guerra su marina mercante; y aprendida a duro precio la lección, hizo esfuerzos para acrecentarla inmediatamente que aquélla finalizó.

La Argentina llegó a ocupar el décimo lugar entre las marinas mercantes del mundo por su tonelaje, una posición que ningún otro país latinoamericano llegó a ocupar. Pero las naciones marítimas tradicionales se esforzaron pronto en reconquistar su posición de preguerra, y sus barcos están llevando nuevamente un alto porcentaje de nuestro comercio internacional.

En el año 1966 nuestros buques transportaron el 14 % del total de nuestro intercambio comercial y por esa causa el país ha debido pagar

muchos millones de dólares en concepto de fletes. Ese cuantioso drenaje de divisas tiene una incidencia negativa en nuestra economía.

Necesitamos bodega nacional, pero no se han cumplido ninguno de los pocos y esporádicos planes propuestos y aprobados por el Gobierno nacional, no para ampliar la flota mercante, sino modestamente para renovarla en forma muy paulatina; tanto es así que la edad promedio de nuestros buques sigue aumentando año tras año, siendo actualmente de 19,3 años, una de las más altas del continente, y la tasa de renovación una de las más bajas. No se incluye en esos porcentajes los barcos de menos de 1.000 toneladas de porte bruto, muchos de los cuales no se sabe por qué prodigio de arte se mantienen a flote, ni comprende a otros elementos auxiliares, como dragas, la mayoría adquiridas en la época comprendida entre las dos guerras mundiales y cuya incapacidad y obsolescencia está ocasionando el cegado de los canales de acceso a nuestros puertos.

Consecuencia de la falta de planes de construcción es la crisis que afecta a la industria naval nacional. A pesar de ser importante para el bienestar económico de naciones en desarrollo como la nuestra, el poseer medios para construir y reparar los barcos necesarios para el transporte de buena parte de su comercio, esta industria fue siempre relegada y olvidada; y si se dictaron en algún momento medidas de gobierno para fomentarla y desarrollarla, lo fue por acción de la Secretaría de Marina, pero esas disposiciones legales no cumplieron totalmente su objetivo por falta de apoyo y de interés de otros sectores y organismos de aplicación.

Es que pareciera ignorarse que la industria naval representa una enorme posibilidad de desarrollo industrial, técnico y científico, por la necesaria creación de fuentes de producción para elaborar los instrumentos que permiten al hombre aprovechar las facilidades y riquezas que le brinda el mar.

Desde el gran buque de carga hasta el pequeño pescador, la gama es inmensa y la magnitud en que debemos adquirir esos elementos en el exterior dará la medida de la correspondiente pérdida de divisas, y lo que es más importante, significará la anulación de amplias fuentes de trabajo y de posibilidades de progreso industrial y tecnológico.

El concepto de "industria naval" abarca un conjunto de actividades fabriles cuyo objeto final es la construcción de buques. Para lograr este fin hace falta la participación no sólo de la industria principal, los astilleros, sino también el concurso de una amplia gama de industrias auxiliares que deben suministrar materiales, equipos y maquinarias para dichos buques.

Tan grande es el efecto multiplicador de la industria naval, que en otros países se le da toda clase de facilidades e incentivos con el fin de preservarla y desarrollarla; y esos países no se limitan al mercado

nacional, sino que la mayoría, por no decir todos, realizan una agresiva política de exportación, dando facilidades crediticias, rebajando precios y ofreciendo la construcción de buques en primer lugar en las negociaciones para sus acuerdos comerciales.

En nuestro país, por el contrario, resultó siempre más atractiva la compra de buques en el extranjero que el hacerlos en el nuestro; pretextos no faltaron nunca: equilibrio de la balanza comercial, cobro de deudas, razones de urgencia, etc.

Se comprende que en esas condiciones resulta muy difícil el desarrollo de una industria. La naval no es nueva en el país, puede decirse que nació con el descubrimiento y la conquista, al verse obligados los marinos españoles a carenar y reparar sus barcos después de los largos y azarosos períodos de navegación para cruzar el Atlántico. Así nacieron varaderos y luego astilleros a lo largo del Paraná y de las costas del Río de la Plata; los barcos eran de madera y la materia prima abundaba en la zona, la artesanía la proporcionaron los carpinteros y calafates que no faltaban en la tripulación de los buques de aquella época. El resto lo hizo la habilidad, el ingenio y la inventiva del espíritu español.

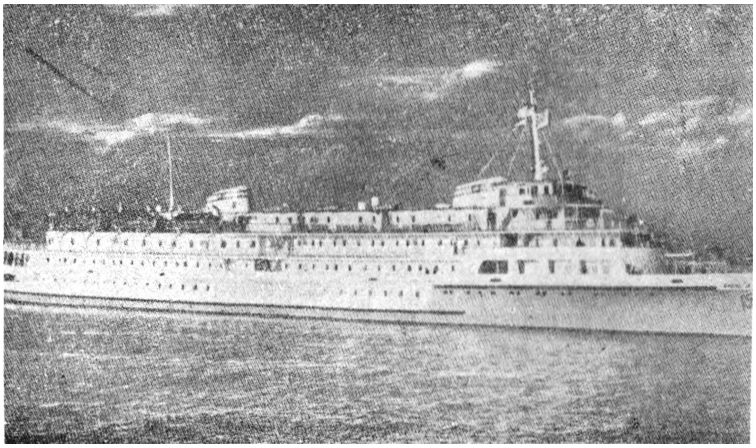
Las primeras naves construidas en nuestro continente fueron ordenadas por don Sebastián Gaboto; una goleta y un bergantín, con las que remontó luego el Paraná en sus ansias de nuevos descubrimientos en estas tierras entonces desconocidas.

Muchas otras se hicieron en distintos lugares de la ribera de los ríos y costas de nuestros mares; en 1761, en el lejano sud patagónico, con restos del naufragio y maderas de la región, marinos españoles construyeron la goleta «Nuestra Real Capitana San Joseph y las Animas» alias "del Buen Suceso". Un bergantín, el «San Francisco de Paula» construido en Las Conchas, en el Tigre; en 1768, realizó muchos viajes al sur, al mando del teniente de fragata don Manuel Pando.

Más tarde, después de proclamada la Independencia Nacional, un ilustre marino, el coronel don Juan Bautista Azopardo, dirigió la construcción de 11 cañoneras en astilleros del Riachuelo, a las que les cupo gloriosa actuación en la guerra con el Brasil.

Así se fueron levantando pequeños astilleros al compás del desarrollo y progreso de la Nación, la mayoría obra de la iniciativa privada; y a ellos se deben los miles de barcazas, lanchones y remolcadores que prestaron y continúan prestando servicio en nuestros grandes ríos y hasta algunos de los primeros buques de guerra construidos en el país para nuestra Marina.

Pero no existía ningún astillero de capacidad como para atender las necesidades de la Armada Nacional; por esa causa la Secretaría de Marina se vio obligada a encarar su construcción. Obra de tal naturaleza y magnitud exigió vencer muchas dificultades para realizarla, entre



"Ciudad de Paraná"

ellas las derivadas de la Segunda Guerra Mundial, que demoraron la concreción de ese proyecto.

Vencidos todos los inconvenientes se levantó finalmente el Astillero Río Santiago. En el año 1953, para apurar su habilitación y poder darle una organización más ágil, acorde con su actividad eminentemente industrial, se lo incorporó a A.F.N.E. —Astilleros y Fábricas Navales del Estado—, empresa estatal que acababa de crearse con ese fin; y poco tiempo después, aún inconclusas las obras, se iniciaba la construcción de los patrulleros «Azopardo» y «Piedrabuena».

El astillero quedó totalmente terminado en el año 1957. Cuenta con 3 gradas y un gran varadero, tiene capacidad para construir buques-tanques y bulk-carriers de 45 a 50.000 toneladas de porte bruto, cargueros de cualquier tamaño, dragas y artefactos flotantes.

En construcciones militares, se podría construir portaaviones medianos en su grada mayor, fragatas en dos de sus gradas, y submarinos y rastreadores en su grada menor y aun en el varadero.

La construcción se hace por el sistema de prefabricación, es decir, se construyen trozos cuyo peso no exceda la capacidad de izado de las grúas, que por el momento es de 50 toneladas, estando proyectado llevarla a 200. Los talleres, para realizar esta tarea, cuentan con grandes máquinas para corte y curvado de chapas, prensa para dar formas especiales, y numerosos equipos de soldadura automática y semiautomática. En la construcción moderna el remachado casi ha desaparecido.

Los trozos prefabricados se montan en la grada de construcción y se van uniendo entre sí por soldadura eléctrica, la que es convenientemente inspeccionada por medio de Rayos X; terminado el casco, y tras la ceremonia que tiene un rito tradicional en todos los astilleros del mundo, el buque es botado al agua y luego trasladado a uno de los dos muelles de alistamiento, donde, con ayuda de varias grúas, la ma-

yor de 250 toneladas, única en Sudamérica, se completan las instalaciones de maquinarias, equipos y alistamiento, y se da término a su construcción.

El astillero posee una amplia planta mecánica con talleres de modelería, fundición, mecánica liviana y pesada y electricidad; justificada en la época de su construcción, hoy con el desarrollo de la industria nacional no resulta conveniente construir lo que puede obtenerse a mejor precio de fábricas especializadas.

Por ese motivo, y para diversificar la producción se han buscado campos fuera de lo naval, poco explotados por la actividad privada. Así se ha iniciado la construcción de motores diesel marinos de dos tiempos, con licencia de Sulzer y de Fiat. El B.T. «Florentino Ameghino» que acabamos de entregar a Y.P.F. tiene un motor Afne-Sulzer RD-68 de 5.500 HP y se está construyendo en estos momentos dos motores también Afne-Sulzer TAD-48 de 3.000 HP c/u para un buque carbonero que Y.C.F. encargó a Astarsa. Y está ya muy avanzado el proyecto para construir 4 motores de otra serie de 3.600 HP, para el BDT ordenado por la Armada.

Con la American Steel Foundries, de los EE. UU., se ha firmado un contrato por licencia y asistencia técnica para fundir bogíes para vagones de carga.

Están prácticamente terminadas las negociaciones para fabricar equipos de bombeo para pozos de petróleo con la firma Eisenwerke Wuelfel, de Alemania.

Tenemos convenios firmados con Charmilles, de Suiza, para construcción de turbinas hidráulicas, y con Clark, de los EE. UU., para compresores de gas para gasoductos.

Poco se ha hecho en estos campos, salvo el de motores diésel, porque todos estos proyectos caen dentro de la esfera de acción de empresas estatales, y por una causa u otra, no se ha concretado ninguna compra. El caso típico es el de los bogíes: hace seis años que estamos en negociaciones con EFEA, no se fabrican en el país, no se ha importado ninguno; se necesitan, pero no logramos una decisión.

En pocas palabras, tenemos en Río Santiago una industria con capacidad técnica y con instalaciones más que suficientes, prácticamente desaprovechada e inactiva.

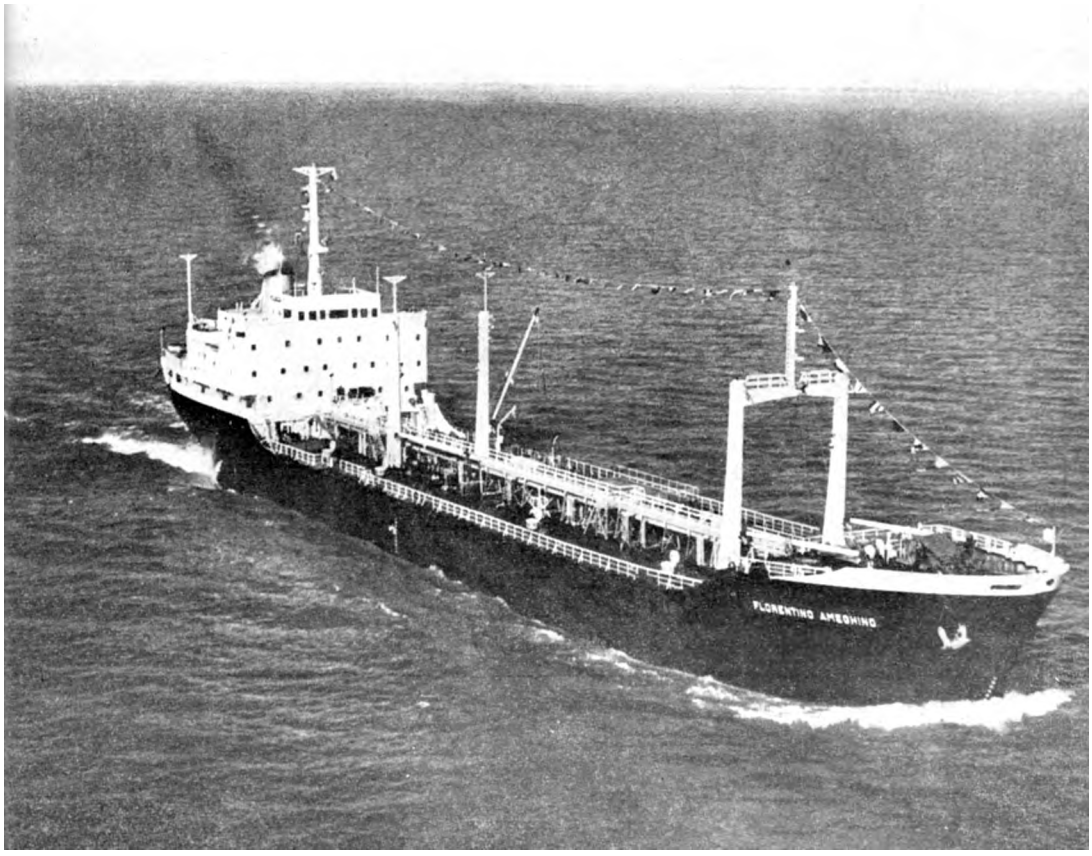
El Astillero Río Santiago, trabajando a su capacidad máxima normal, podría emplear 5.000 hombres, a los que debe sumarse una cantidad mayor que requerirían las industrias subsidiarias y los subcontratistas. Actualmente trabajan 2.300 hombres y sólo produce un 10 % de su capacidad.

Lamentablemente, pese a los propósitos y al empeño de la Secretaría de Marina, el astillero, como sucede con toda la industria naval del país, no contó nunca con un respaldo decidido, permanente y

efectivo de las autoridades nacionales; así su iniciación fue lenta y difícil, pero el entusiasmo, la confianza, la fe en el futuro y la capacidad de sus profesionales, técnicos y obreros, le permitió vencer todos los escollos que se opusieron a su desarrollo; inexperiencia, escepticismo de muchos, dificultades financieras, carencia de planes, y sobre todo, discontinuidad y falta de uniformidad en las construcciones que se le encomendaron; su lista de obras es totalmente heterogénea y su realización se vio afectada por indecisiones y cambios continuos de ideas y propósitos.

La marina mercante, por ejemplo, ordenó en 1958 la construcción de tres buques de carga de 5.000 toneladas de porte bruto; cuando estaban ya terminados los planos de detalle, adquiridas las chapas y perfiles y contratada casi toda la maquinaria y equipos, la empresa armadora anuló la orden al cambiar de autoridades, y después de muchas tratativas se consiguió que se construyeran en su lugar dos buques de 8.000 toneladas; por supuesto hubo que volver a empezar un nuevo proyecto, hacer diferente planificación y ordenar nuevas compras.

El año pasado se trabajó mucho tiempo y se invirtió dinero elaborando un proyecto para construir dos bulk-carriers de 18.000 toneladas de porte bruto para Yacimientos Carboníferos Fiscales, que no se concretó, pese a haberse llegado a firmar una carta de intención.



Y últimamente, después de muchas tratativas con E.L.M.A. y largos estudios y consultas para construir seis buques de carga, se está por reducir la compra a dos unidades, modificando algunas características importantes, lo que implica nuevos estudios y meses de demora, en momentos en que el Astillero no tiene ningún buque en construcción.

Pese a todas esas dificultades, la obra cumplida con tantos inconvenientes justifica la satisfacción de los hombres de Río Santiago. La fragata «Libertad», que la Armada Nacional exhibe con orgullo por todos los mares, ha sorprendido y obtenido críticas favorables de técnicas extranjeros y merecido el galardón de enarbolar el emblema de velero más veloz del mundo.

El «Ciudad de Paraná», buque fluvial prototipo diseñado también por ingenieros navales argentinos, puede compararse favorablemente con los otros dos gemelos, construidos con nuestros planos por astilleros extranjeros, con muchos años más de experiencia. La calidad de los cargueros «Lago Argentino», «Lago Aluminé» y «Almirante Stewart» ha sido elogiada por expertos extranjeros europeos y norteamericanos.

Lo que puede y debe exigirse al Astillero es mejorar sus costos y reducir sus tiempos de entrega; pero para ello se requiere contar con un plan de construcciones de largo alcance; es la única manera de planificar racionalmente la obra y programar la ejecución del trabajo y la adquisición de los materiales para obtener la necesaria coordinación. Como empresa, A.F.N.E., que no es deficitaria ni recibe aportes del tesoro nacional, necesita además que se le devuelva la libertad de acción indispensable para su desenvolvimiento comercial e industrial; nunca podrá desarrollarse ni mejorar su eficiencia si cada uno de sus actos administrativos requiere el visto bueno del Poder Ejecutivo o la aprobación de un funcionario estatal.

Esos son los hechos que no se analizan cuando se critica a A.F.N.E., cuando se dice que sus precios son altos, sus tiempos de construcción muy largos; y así es común escuchar, aun entre gente de la Marina, que el Astillero no produce en medida comparable con otros extranjeros, que debe transformarse en sociedad mixta o venderse a la actividad privada.

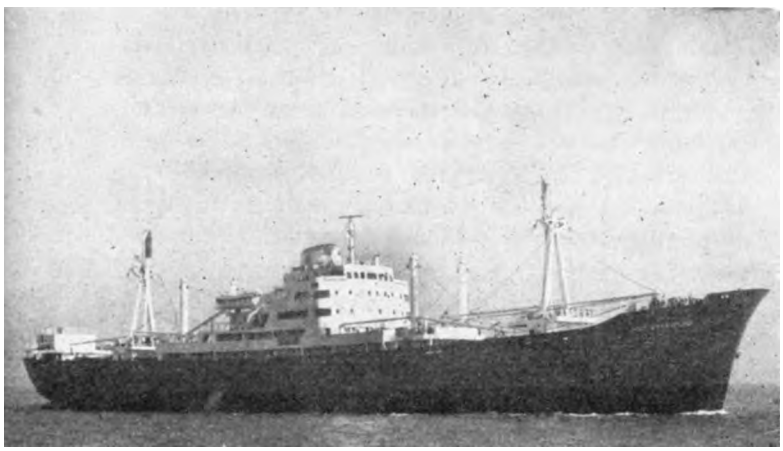
No creemos que ésta sea la solución más conveniente para el país y mucho menos para la Marina; pensamos que quizá sería necesario cambiar la estructura orgánica y legal de A.F.N.E. transformándola en un tipo de sociedad anónima como es SEGBA o SOMISA, para poder darle así la agilidad comercial e industrial que ha ido perdiendo con las sucesivas disposiciones de racionalización administrativa y económica que se han dictado en estos últimos años. Pero lo que es fundamental, e insistimos en ello, es contar con un plan de construcciones que abarque un período de cinco años como mínimo; es la única forma de poder planificar racionalmente las obras y mejorar el rendi-

miento para reducir los costos y mejorar los tiempos de entrega. Es posible obtener en esas condiciones una fuente de financiación nacional y/o extranjera, y hasta la asistencia técnica necesaria.

Si ese estado de cosas por el que hemos luchado tantos anos se solucionara, si hubiera un plan de construcciones navales bien estructurado y se cumpliera regularmente, si los armadores contaran con el respaldo financiero necesario, la industria de la construcción naval, y el Astillero Rio Santiago en particular, podrían producir los buques que la Armada Argentina y la marina mercante nacional necesitan con urgencia; se reactivaría una industria vital para la economía y la defensa de la Nación y se ahorrarían muchas divisas que de otro modo se gastan inevitablemente cuando se pagan fletes o se compran buques en el exterior.

Los astilleros privados ocupan un lugar importante en la industria de la construcción naval del país; algunos tienen muchos años de experiencia, y si no se han podido desarrollar más ha sido por las circunstancias expuestas: falta de planes continuados y racionales de obras, de apoyo efectivo y de medidas de fomento para esta industria.

El de mayor importancia, ASTARSA, posee una buena grada, maquinarias y equipos modernos, que le permiten construir buques tanque y bulk-carriers de hasta 15.000 toneladas de porte bruto y cargueros de 8.000 toneladas. En él se construyeron, en el año 1937, los primeros rastreadores para la Armada, el «Robinson» y el «Seaver»; en 1937 se terminó el buque tanque para servicio fluvial y de cabotaje «Figueroa Alcorta». En los últimos años se entregaron el buque fluvial para el servicio Buenos Aires-Colonia «Nicolás Mihanovich», y el lerrobarco «Tabaré», para el Ferrocarril General Urquiza. Sus 120 construcciones hablan de por sí de la labor y capacidad de este exponente de la industria naval.



"Lago Argentino"

Existen otros astilleros menores, pero con muchos años de experiencia, y potencialmente capaces de desarrollarse cuando reciban el apoyo decidido del Estado, no sólo financiero, sino con planes de trabajo, como el Anglo-Argentino, que está dando término a un buque-tanque para Y.P.F., el «Ingeniero Reca», de 2.000 toneladas de porte bruto; Costaguta, Carrara, Alianza, Mestrina, Atama, para citar sólo unos pocos, han contribuido con sus obras al incremento de la marina mercante nacional y algunos también de la Armada, como el Astillero Sánchez, que entregó los rastreadores «Parker» y «Fournier».

Estos astilleros están construyendo en estos momentos más de 50 buques pesqueros de altura de distintos tipos, balsas para transporte pesado, remolcadores y buques areneros, sin contar los trabajos que realizan de reconstrucción y de transformación de buques, que constituyen una demostración cabal de la capacidad, habilidad y espíritu de inventiva y de ingenio de los técnicos y obreros argentinos.

Altas autoridades del Gobierno han hablado mucho estos últimos años de la necesidad de desarrollar la industria pesquera, citando como ejemplos las de Perú y Chile; se ha llegado a decir que se necesitan más de 1.000 buques pesqueros y se han invocado razones de urgencia en la pretensión de traerlos desde el exterior. Sin embargo, cuando se demostró que la industria nacional los podía hacer de las características y calidad que se exija, no hubo tanta urgencia ni interés para facilitarle su labor con créditos y disposiciones de real fomento. Los armadores que creyeron en nuestra capacidad y los astilleros que confiaron en declaraciones y disposiciones del Gobierno Nacional, se lanzaron a la aventura de construir buques pesqueros, pero sufrieron y están sufriendo penurias por las dificultades de toda índole que se oponen a la construcción naval en el país. El exceso de intervención estatal, la burocracia, la desconfianza, sumados a la intranquilidad social que ha agitado a nuestro país en los últimos años, han hecho tarea riesgosa y poco atractiva la de una industria que avalada por sus obras, ha dado repetidas muestras de su capacidad y arraigo en el país.

Podemos afirmar con hechos concretos e indiscutibles que la industria naval argentina puede estar de acuerdo con la potencialidad naval de la Nación. El Astillero Río Santiago está a la altura de muchos astilleros extranjeros tanto por sus instalaciones, maquinarias y equipos, como por la capacidad de sus ingenieros, técnicos y obreros. Ha demostrado con sus obras, como lo han hecho también los astilleros privados, que puede producir barcos tan buenos como los extranjeros; y si los precios y plazos de entrega no alcanzan la competencia internacional, ha sido por causas que escapan a su poder; esta industria no ha tenido la ayuda efectiva que recibe en otros países, en forma de subsidios, desgravación de impuestos, ayuda financiera, etc., y ha debido soportar en cambio dificultades para la importación de materiales que no se producen en el país, trámites interminables para la obten-

ción y realización de créditos, inestabilidad económica y muchos otros males. Pero lo que ha influido más negativamente para frenar el desarrollo de la construcción naval ha sido la falta de continuidad de la demanda, la carencia de una política naviera nacional.

Los grandes armadores, todos estatales, no pudieron ni estuvieron obligados a seguir una política uniforme para la renovación de sus unidades; todo se hizo a impulsos, sujeto al arbitrio del administrador de turno y al grado de influencia y prestigio de que gozaba ante las autoridades correspondientes.

Las empresas privadas poco han podido hacer, salvo aprovechar alguna oportunidad para comprar buques usados en el exterior, lo que, si pudo ser negocio circunstancial para ellos, no lo es para el país que sigue acumulando chatarra. Pero qué otra cosa pueden hacer, si por un lado han tenido una competencia que podría calificarse de desleal por parte de las empresas del Estado, que han contado con los recursos de la Nación para absorber sus déficit de explotación y la adquisición de sus unidades, y por otro han carecido de apoyo financiero, ya que la Ley del Crédito Naval aprobada en 1958 fue una ley declaratoria, dado que no previo fondos para proveer los recursos que prometía. Tampoco han podido obtener los créditos anunciados al crearse el Consejo Nacional de la Marina Mercante, organismo en el que se cifraron muchas esperanzas, pero que hasta el presente ha visto trabado su desenvolvimiento.

Resultado final de esa política, o más bien dicho, de la falta de política naviera nacional, es el cuadro sombrío que presenta la marina mercante nacional. La flota, que tenía 216 unidades y 1.200.000 toneladas de registro bruto al 1° de enero de 1964, se ha reducido tres años después a 181 unidades con 1.010.725 toneladas, con una edad promedio de 19,3 años, una de las más altas del continente, sólo superada por las de Uruguay, Nicaragua y la República Dominicana. Para compensar esas bajas se estaban construyendo dos buques en el exterior y tres en el país, con una tasa de renovación de 6,3 %.

Es interesante comparar estas cifras con las correspondientes al país vecino, Brasil, con 216 unidades y 1.114.032 toneladas, cuyos buques tienen una edad media de 14,4 años; pero en la misma época Brasil tenía en construcción 34 buques en sus propias gradas, incluso cuatro para Méjico, con una tasa de renovación del 18,4 %. La tasa de renovación de la flota mejicana es del 87,1 % y la panameña del 51 %.

Esas cifras son una demostración elocuente de una hábil y decidida política naviera. Esa política de expansión de la marina mercante brasileña por medio de su propia industria naval significa también la expansión de su industria siderúrgica: toda la chapa de acero es nacional; desarrollo de su industria metalúrgica: produce motores propulsores, guinches, cabrestantes, máquinas-herramientas y tapas de escotillas; ex-

pansión de su industria eléctrica: todos los cables, motores, generadores y tableros eléctricos son nacionales; significa aprovechamiento de una importante fuente de trabajo y considerable ahorro de divisas.

En otro orden, en lo referente a marina militar, no es mejor la situación: La Armada Argentina no ha contado con unidades nuevas desde el año 1940 en que se incorporó el crucero «La Argentina», salvo los patrulleros «Azopardo» y «Piedrabuena», construidos en el Astillero Río Santiago y entregados en los años 1957-58. Creemos innecesario hacer más comentarios al respecto.

Si bien la situación de la marina mercante y de la industria naval nacional es crítica, como lo hemos demostrado, las perspectivas futuras podrían ser favorables.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante ha empezado a recibir y considerar solicitudes de créditos de armadores privados para construcción de buques y son varios los que se han presentado.

Tenemos esperanzas de que no pasará mucho tiempo sin que se resuelvan esos créditos y se inicien las obras. La República Argentina necesita con urgencia renovar su marina mercante; requiere la incorporación de naves especiales, graneleros, frigoríficos y propaneros; la renovación de la flota lluvial y de dragado; y la ampliación de la pesquera no se podrá demorar mucho tiempo más.

En el campo de las actividades pesqueras se está dando término al estudio de una Ley de Pesca*. Como en todos los casos en que se debatieron estos problemas, los intereses extraños y los intermediarios influyentes están ejerciendo una tremenda presión para conseguir que se autorice la importación de buques y materiales que se pueden producir en el país. Afortunadamente, el concepto de la capacidad de nuestros astilleros está cada día más arraigado y la honestidad de los hombres de gobierno asegura el fracaso de esas intentonas.

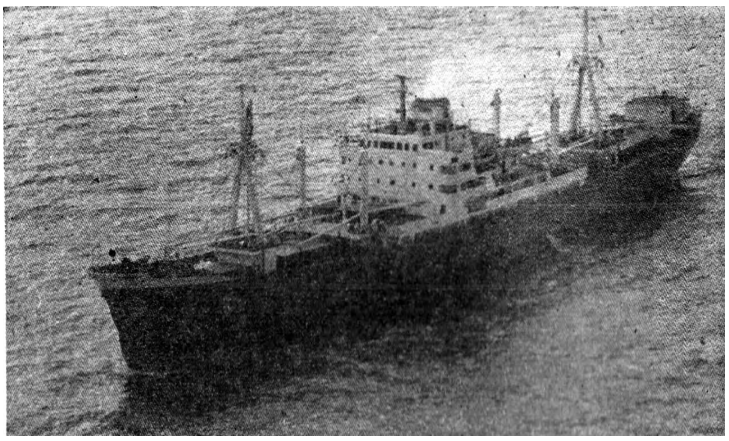
En cuanto a construcciones militares, la Armada Argentina necesita imperiosamente incorporar naves modernas a su flota; no puede seguirse eternamente adquiriendo naves de segunda mano u operando con unidades prestadas. El Astillero Río Santiago fue creado por ella para construir sus buques, y está en condiciones de hacerlo; por supuesto que no se tiene la idea de inventar ni proyectar ningún nuevo tipo. Sería jactancioso y ridículo que afirmáramos que mañana podríamos construir buques de guerra con nuestros exclusivos recursos, experiencia y personal. Pero es posible obtener del exterior la ayuda necesaria; tenemos ofrecimientos de astilleros de varios países para construirlos con su asesoramiento y con la previsión de las armas, elementos y equipos que no se fabrican aquí todavía. Sería una forma racional de empezar; cuando hicimos los primeros buques de carga el proyecto

* Ley n° 17.500, promulgada el 25 de octubre del corriente año. — *(N. de la D.)*

no fue nuestro, y del exterior provinieron todos los materiales; el buque tanque de 10.000 toneladas de porte bruto que hemos entregado recientemente a Y.P.F., fue proyectado por nuestros ingenieros, y gran parte del material es nacional, incluso el motor propulsor, que lo construyó el propio astillero; la industria privada proveyó los grupos electrógenos, todos los equipos auxiliares, los cables y tableros eléctricos, la cabullería, bombas y motores eléctricos, etc.

No sólo Río Santiago, sino también astilleros privados están capacitados para cumplir necesidades de la Marina de Guerra; por lo menos dos de ellos pueden prepararse sin hacer grandes inversiones para construir rastreadores antimagnéticos; uno de ellos se radicó en el país especialmente con ese propósito. Por supuesto que requerirán inicialmente asistencia técnica, pero alguna vez habrá que hacerlo; el país no puede ni debe depender eternamente del extranjero para equipar su flo-

"Lago Aluminé"



ta. Unidades más grandes, aun destructores de escolta, pueden ser construidos en ASTARSA, que posee una buena grada, grúas convenientes y talleres bien pertrechados. Finalmente unidades menores, como ser lanchas patrulleras, pueden construirse en astilleros que hoy están entregando lanchas y cruceros de placer de excelente calidad y que incluso han llegado a exportarse.

En pocas palabras, la industria naval argentina, tanto estatal como privada, está capacitada para construir los buques de guerra y mercantes que el país necesita, y cuenta para ello con el respaldo de una industria subsidiaria cada día más eficiente. Pero necesita planes estables y el apoyo que otros países dan a su industria naval. Los astilleros no se improvisan; todos los de renombre en el extranjero son obra de largas décadas de experiencia acumulada en la construcción de muchos buques. El arte de la construcción naval es un conglomerado de

conocimientos, experiencia, voluntades y equipos que sólo se logra armonizar al cabo de años de labor paciente, tesonera y continuada.

Para terminar, queremos referirnos a la situación particular de A.F.N.E., empresa estatal a la que se asignan todos los males que aquejan a otras empresas del Estado; aun dentro de la Marina, por falta de información, ha sido criticada de inoperante y de constituir una pesada carga para la Armada Nacional.

Tanto el Astillero Río Santiago como la Fábrica Naval de Explosivos Azul, que integran A.F.N.E., fueron proyectados, construidos y puestos en marcha por oficiales de la Marina, con fondos provistos por el tesoro nacional. Poco a poco los militares en actividad fueron cediendo su lugar, cumplida la difícil misión de iniciar la marcha, a personal permanente para asegurar la continuidad en la acción; una empresa industrial necesita directivos y ejecutivos estables, condición que no puede cumplir el personal militar, que no sólo está sujeto a pases periódicos, sino que debe ineludiblemente cumplir comisiones y servicios que dificultan e interfieren con la tarea de carácter industrial que deben desarrollar.

Pese a todos los inconvenientes por los que debió atravesar la empresa, A.F.N.E, ha ido evolucionando en forma favorable, diversificando su producción, mejorando su técnica y organización, aumentando su rendimiento y reduciendo los costos. Ha bregado por obtener toda la agilitación que se requiere para hacer más productiva su labor y ha buscado nuevos campos de actividad industrial, aun ajenos a la naval, procurando no interferir ni competir con la actividad privada; pero no ha perdido nunca de vista que su misión principal es construir buques de guerra y fabricar explosivos para la Armada Nacional. Con ese fin tiende siempre a orientarse, desarrollarse y perfeccionarse, para estar en condiciones de construir las unidades de combate el día que la Marina se lo requiera.

Insistimos en recalcar que A.F.N.E, no es una carga para el Estado ni mucho menos para la Marina, porque desde el año 1958 no recibe ninguna clase de aportes del Tesoro Nacional, ni siquiera en forma de anticipos, ni contribución alguna de fondos de fomento o promoción. Por el contrario, y lo proclamamos con orgullo, porque es prueba de su organización y de la eficiencia de su personal, la empresa se ha ido capitalizando como resultado de su propia evolución y sus balances han sido siempre favorables, después de haber realizado todas las amortizaciones correspondientes, previsiones y reservas.

Lamentablemente no podemos decir lo mismo de la situación financiera de la empresa, que pasa por momentos difíciles como consecuencia de la falta de pago de sus clientes, especialmente de organismos y empresas del Estado; sólo la deuda de estos últimos llegaba en agosto de 1967 a 1.175 millones de pesos y si se tiene en cuenta que la facturación

anual de A.F.N.E, alcanza a m$n 1.600 millones, no se requiere hacer mayores comentarios.

Concretando, hemos querido demostrar en particular:

—Que A.F.N.E, no es una empresa deficitaria.

— Que creada por el esfuerzo de la Secretaría de Marina, se ha capitalizado por su propia evolución.

—Que no recibe ningún aporte del Estado.

— Que no ocasiona ninguna erogación a la Armada para su mantenimiento.

— Que fomenta y apoya el desarrollo de la industria naval del país y no compite con ella.

— Que, pese a sus serias dificultades financieras, se desenvuelve técnica y económicamente en forma satisfactoria.

— Que está identificada totalmente con la Armada Nacional y estar a su servicio es su razón de ser.

* * *

En general, hemos procurado ofrecer en forma muy sintética el panorama que ofrece la situación de la industria naval, tanto privada como estatal, hoy poco menos que paralizada pero en un estado de expectativa que nos atrevemos a calificar de optimista y esperanzada, porque tenemos fe en el futuro de nuestro país, que tiene reservas y una capacidad enorme como para emerger de la postración económica en que se encuentra; y porque la industria naval es ya una realidad nacional que no puede ser ignorada, y su potencial material y humano, hoy desaprovechado, son las palancas en que se afirmará mañana el poder naval de la Nación.

NAVES DE AYER
GENTE DE ANTAÑO



LA NOVELA DEL MAR

del

Contraalmirante Mariano F. Beascoechea

●

LA MARINA ARGENTINA DE TIEMPOS PRETERITOS

Presentación:
Páginas: 302 con ilustraciones.
Papel obra de primera.
Tapas de cartulina en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Federal.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 250 m/n.

Notas Profesionales

NACIONALES

LLEGADA DE LA FRAGATA NUCLEAR «TRUXTUN»

El 5 de julio llegó a Mar del Plata y fondeó a dos millas de la costa uno de los buques más modernos del mundo. Se trata de la fragata nuclear «Truxtun» que se terminó de construir a fines de 1966 y desplaza 9.000 toneladas, con una eslora de 170 metros.

Su artillería está compuesta por una torre con un cañón de 5 pulgadas y dos montajes de dos cañones de 3 pulgadas cada uno, todos de doble propósito y de tiro completamente automático. Para el rechazo antiaéreo de largo alcance posee un lanzamisiles de dos cohetes superficie-aire Terrier, teledirigidos por haz de radar, que alcanzan a 20 kilómetros.

El armamento antisubmarino, principal misión de este buque para el que ha sido específicamente diseñado, está compuesto por un montaje Asroc, combinación de cohete y torpedo buscador; 6 lanzatorpedos buscadores y un "dash" helicóptero sin piloto, teledirigido desde a bordo, que transporta uno o dos torpedos buscadores antisubmarinos.

La propulsión, nuclear, está constituida por dos reactores que alimentan dos turbinas de vapor que le dan una velocidad superior a 35 nudos y una autonomía de navegación prácticamente ilimitada.

La misión de esta nave de guerra realmente sensacional consiste en operar independientemente, en acción ofensiva o juntamente con fuerzas de choque antisubmarinas, operación anfibia, contra objetivos aéreos, submarinos o de superficie.

En el mar, a bordo del «Truxtun», se convocó a conferencia de prensa. "Aunque parezca mentira —dijo el capitán Work— con los buques pasa exactamente igual que con los automóviles. Esta nave tiene que ser asentada, ya que es la primera navegación que realiza en mar abierto. Además, la tripulación debe aprender a conducirla, dado el modernismo de su estructura y las características de su propulsión".

"La escala en Mar del Plata —añadió— tiene por objeto fortalecer la hermandad de nuestra nación con el pueblo argentino. Además, estos lugares son unos de los de mayor calado y favorecen la navegación".

UNA CARTA FISIOGRÁFICA DEL MAR ARGENTINO

Nuestro consocio el teniente de navío ingeniero (RE) Alberto G. Lonardi envió una carta fisiográfica del Mar Argentino al Servicio de Hidrografía Naval.

La carta muestra los accidentes del fondo del mar, y fue realizada en los Estados Unidos bajo la dirección del teniente de navío Lonardi, que en la actualidad trabaja como investigador en el Observatorio de Lamont, dependiente de la Universidad de Columbia.

Los datos necesarios para la actualización fueron obtenidos en las campañas conjuntas realizadas por la goleta norteamericana "Vema" y los buques hidrográficos de la Armada Argentina.

BUQUES DE LA ARMADA BRITÁNICA PARTICIPAN EN EJERCICIOS CONJUNTOS

El 4 de julio entraron a nuestro puerto el destructor «Kent» y la fragata «Arethusa» de la Armada Real de Gran Bretaña, que conjuntamente con la fragata «Lynx», que entró al día siguiente, realizaron una visita a Buenos Aires.

Posteriormente los tres buques y el buque auxiliar «Olynthus» integraron el grupo naval británico que participó con las unidades de la Flota de Mar en el Operativo Austral 1967, ejercitaciones conjuntas que se realizaron en el Atlántico.

Actividades de los marinos

Comandaba el grupo naval el capitán de navío Bernard D. O. MacIntyre, que también comandaba el destructor «Kent». Poco después de su arribo concurrió al Comando de Operaciones Navales donde entrevistó al jefe del Estado Mayor General Naval, vicealmirante Pedro A. J. Gnavi.

En reunión de prensa se refirió al destructor «Kent», e indicó que es el noveno buque de guerra que lleva ese nombre y que fue botado en 1963. Opera con base en Hong Kong hasta Africa del Sur.

Fue construido en especial para la defensa antiaérea, mientras que las fragatas son antisubmarinas. Entre su armamento cuenta con proyectiles teledirigidos y además tiene defensas electrónicas, mucho más poderosas, dijo, que las corazas de antaño.

En la actualidad la armada británica tiene 6 destructores de ese tipo y el año próximo se incorporarán dos más. Acerca del costo del buque señaló que en 1963, sin las cargas de proyectiles teledirigidos, el destructor costó más de 12.500.000 libras esterlinas.

Por último manifestó el Cap. Maclntyre que Gran Bretaña destina unos 2.000 millones de libras por año para su defensa y por lo tanto

debe estudiar muy bien qué tipo de armamentos necesita y cuáles son los más eficientes. Por eso se optó por los aviones M-111. Agregó que tal vez dentro de pocos años los aviones lleguen a poder reemplazar la labor que hace en Ja actualidad un portaaviones.

UNA ASOCIACIÓN DIO UN PREMIO A UN OFICIAL NAVAL

La Asociación Descendientes de Damas Patricias, Guerreros y Proceres de la Independencia Argentina, otorgó al capitán de fragata Enrique González Lonziéme el premio "General Bartolomé Mitre", por su disertación sobre el tema *La primera vuelta al mundo de la bandera de Belgrano.*

La recompensa, consistente en una medalla de plata con la efigie del vencedor de Pavón, le fue entregada al conferenciante por la presidenta de la mencionada Asociación, señora Clementina C. D. de Amuchástegui, quien testimonió también sus felicitaciones al Instituto Belgraniano que preside el coronel Augusto F. Rodríguez, por haber auspiciado la disertación del capitán de fragata González Lonziéme, que habló en el Museo Mitre al evocarse en un nuevo aniversario la batalla de Tucumán.

LA CAÍDA DE SATÉLITES SUELE SER UN FENÓMENO MUY FRECUENTE

Por Federico B. Kirbus

Junto con varios centenares de satélites que circunvuelan la Tierra en diferentes órbitas, giran alrededor del globo terráqueo (asi dos mil piezas residuales que no cumplen ninguna misión específica. Trátase simplemente de ojivas, elementos para el aislamiento de los satélites y segmentos enteros de los proyectiles portadores utilizados para inyectar a dichos artefactos en la órbita deseada.

Estos fragmentos son debidamente registrados por los sistemas de radar de las grandes potencias orientales y occidentales, con el fin no sólo de detectar la aparición de nuevos objetos y analizarlos, sino incluso para calcular con la debida antelación la caída de esto que la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio califica oficialmente como "space junk" ("basura espacial").

Permanencia en órbita

Un satélite o cualquier otro objeto que circunvuela la Tierra no puede permanecer eternamente en su órbita inicial. Si bien las capas densas de nuestra atmósfera tienen un espesor de 130 kilómetros, aproximadamente, existen por encima de esta zona partículas en cantidad

suficiente como para frenar poco a poco la marcha de un satélite artificial.

Tanto es así que un artefacto con un apogeo de 400 y un perigeo de 200 kilómetros tiene una vida útil no mayor de dos días y medio (si se trata de objetos de gran superficie y poca masa, como en el caso de las sondas reflectoras tipo Eco I y Eco II, la caída se acelera aún más). Girando en una órbita de 500 kilómetros, la permanencia en el espacio no excede de 15 meses, por lo que se eligen trayectorias de por lo menos 1.000 kilómetros (apogeo 1.500 kilómetros y perigeo 500) para conseguir una vida útil de varias décadas y justificar así el alto costo del artefacto.

De cuanto antecede se desprende que, si bien dichos restos constituyen un obstáculo para los investigadores espaciales, por lo voluminosos que resultan los ficheros que contienen los parámetros de cada uno de tales objetos, tarde o temprano la mayoría de estas piezas vuelve a caer a tierra.

Caída de satélites

La Fuerza Aérea de los Estados Unidos ha elaborado un complejo programa, denominado "Norad Spiral Decay Program", que permite calcular con cierta antelación y con suma precisión el instante y el lugar de caída de estos residuos.

El comportamiento en órbita de un satélite u otra pieza (que en definitiva, son todos satélites artificiales de la Tierra) es el siguiente: una vez que el objeto comienza a atravesar en su perigeo las capas más densas de la atmósfera, su energía cinética se va consumiendo y hace que a la vez el apogeo se reduzca fuertemente. Por más elíptica que fuere la trayectoria inicial de un satélite, las sucesivas "frenadas" en el perigeo hacen que el apogeo disminuya hasta que la órbita se torna casi circular. Cuando a todo esto el objeto comienza a atravesar las capas densas de nuestra atmósfera también en su apogeo (además de hacerlo primero en el perigeo), se precipita el fin.

Este momento crucial se alcanza cuando el tiempo de circunvalación de la Tierra ha disminuido a 86,4 minutos por vuelta. Teóricamente la velocidad de un satélite rasante podría ser de solamente 84,49 minutos, pero precisamente la presencia de la atmósfera impide que tal caso ideal pueda concretarse, ya que a ras del suelo y a una velocidad tan alta (28.600 kilómetros por hora) cualquier objeto se fundiría y desintegraría en escasos segundos.

Presuntos "platos voladores"

El 5 de abril de 1965, a las 0 horas 24 minutos hora local, se observaron sobre Berlín y una vasta zona de Europa Central entre 8 y 10 objetos que atravesaban el cielo a gran velocidad, con un fuerte des-

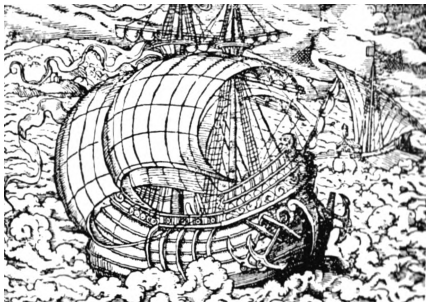
tello y una luminosidad que superaba a la del planeta Venus en los momentos de su mejor visibilidad. El fenómeno se observó asimismo en Dinamarca y en Suecia meridional, donde los objetos luminosos finalmente desaparecieron.

Si bien quienes veían este espectáculo celeste estaban muy tentados de creer en la presencia de una flotilla de los así llamados "platillos voladores" u OVNI (objetos voladores no identificados), los astrónomos y hombres de ciencia europeos estaban alerta: desde los Estados Unidos habían recibido, pocas horas antes, el resultado de los cálculos que anticipaban las fases finales de un satélite artificial, con lo que no sólo quedó descartada la posible presencia de OVNIS, sino que se les presentó a los investigadores la oportunidad de computar tal hecho y analizarlo en todos sus detalles.

Dada la presencia de tantos objetos en el espacio extraterrestre, tales caídas se producen con gran frecuencia. En lo que respecta, por ejemplo, a los meses de marzo y abril del corriente año, cayeron a tierra los siguientes satélites (sin contar otros objetos parásitos): marzo 7 (Cosmos 143); 12 (ERS-16); 17 (Molnia 1/2); 18 (Cosmos 146); 21 (Cosmos 147); 30 (Cosmos 150); y en abril, los días 2, 7, 12 (dos objetos), 10, 20 (dos objetos) y 24. Es decir, que en 60 días cayeron 14 satélites a los que deben agregarse acaso la doble cantidad de piezas accesorias.

Todo ello permite apreciar con qué sorprendente frecuencia tales objetos atraviesan la atmósfera, confundiendo con su a veces espectacular presencia al público en todo el mundo.

(De "La Prensa, del 22-VIII-67).



EXTRANJERAS

GRAN BRETAÑA

19.000 KILÓMETROS DE VIAJE SUBMARINO *

Por el capitán de fragata Peter Herbert (de la Armada Real Británica)

El HMS «Valiant», segundo submarino nuclear de la flota de guerra británica, retornó recientemente a su base en Gran Bretaña después de completar un viaje de 19.000 kilómetros desde Singapur, sin salir a la superficie ni una sola vez. En el presente artículo, el comandante del submarino describe los 25 días pasados bajo el agua y los efectos de este confinamiento sobre sí mismo y su tripulación.

El HMS «Valiant», segundo submarino nuclear británico, partió de Singapur el 31 de marzo de 1967 con rumbo a Escocia, es decir a unos 19.000 kilómetros de distancia, para completar la segunda parte de sus pruebas de navegación en condiciones de inmersión, que debían ser cumplidas sin salir a la superficie.

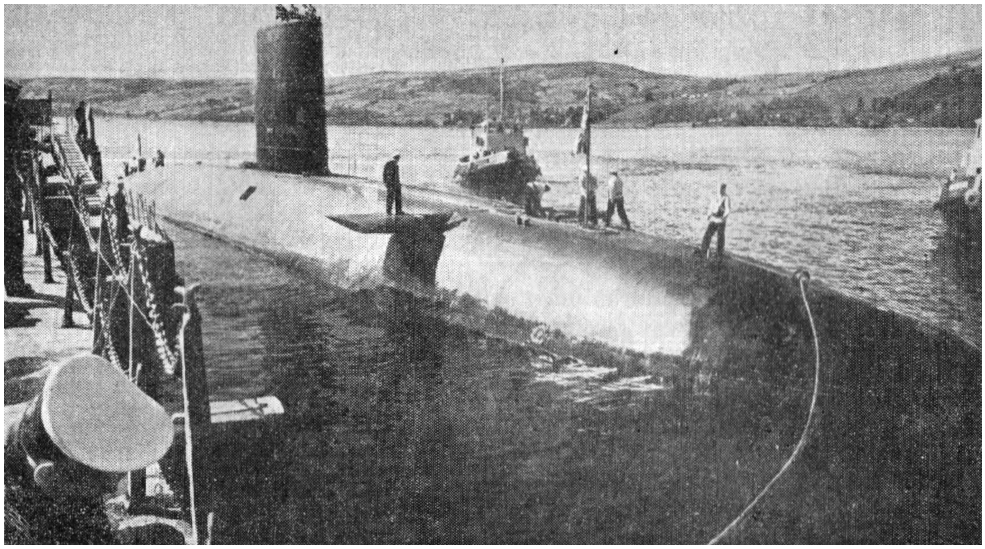
Tras navegar hacia el norte hasta el Estrecho de Malaca en superficie, la nave se sumergió frente al extremo norte de Sumatra, donde el agua era suficientemente profunda, y se fijó un rumbo que pasaba a 80 kilómetros al sur del Cabo de Buena Esperanza. Por allí pasamos el 9 de abril.

Después de navegar frente a Santa Helena y las islas de Cabo Verde (el punto más occidental del África), al oeste de las islas Canarias y Madeira, emergimos frente a la isla Tory, Irlanda del Norte, a las 15.00 horas del 24 de abril, al cabo de 25 días de inmersión. Los periodistas no tardaron en revolotear sobre nosotros a bordo de un helicóptero. Era un hermoso y soleado día de primavera, y todos los miembros de la tripulación subieron por turnos a la cubierta para disfrutar del aire libre.

La recepción

Al día siguiente amarramos en la base de submarinos de Faslane, en el Gare Loch, oeste de Escocia. Allí nos dieron la bienvenida el jefe de la Escuadra de Submarinos y las esposas de los tripulantes a quienes, por gentil gesto del Almirantazgo, se les había avisado nuestro arribo.

* Exclusivo para el Boletín del Centro Naval, atención del Departamento de Información de la Embajada Británica.



El "Valiant" llega a Faslane, en el lago Gare, al oeste de Escocia, después de haber recorrido 19.000 kilómetros bajo la superficie desde Singapur.

Las gaitas y tambores de un regimiento escocés prestaron apropiada atmósfera a la ocasión, que no dejaba de ser histórica, puesto que allí terminaba el viaje más largo bajo el mar que hubiese hecho hasta la fecha un submarino británico. Menos de una hora después, la mitad de la tripulación estaba en tierra, con licencia.

Tal fue, en síntesis, la historia del viaje del «Valiant». No hubo drama y todo se desarrolló apaciblemente. Unos pocos defectos pequeños, de orden mecánico y eléctrico, fueron resueltos a medida que se presentaron. Encontrarlos era uno de los objetos de nuestro viaje.

Altas temperaturas del mar

Como los submarinos deben operar en cualquier parle del mundo, estábamos particularmente interesados en conocer los efectos de las temperaturas tropicales del agua de mar. La temperatura más alta que se registró fue de 31° C, en el Estrecho de Malaca; el «Valiant» la toleró sin inconvenientes y su sistema de aire acondicionado mantuvo en todo momento una temperatura de 20° a 21° C dentro del casco. Por lo demás, el reactor Rolls-Royce y la maquinaria propulsora principal, construida por la English Electric, funcionaron correctamente.

El «Valiant», que aprovechó las lecciones aprendidas de su predecesor, el «Dreadnought», primer submarino nuclear de la Armada Real, demostró ser un buen barco y un arma formidable capaz de zarpar hacia cualquier parte del mundo dos días después de recibir la orden.

Construido en tres años por la Vickers, en Barrow-in-Furness, noroeste de Inglaterra, a un costo de 25 millones de libras esterlinas, y puesto en servicio en julio de 1966, mide 87 metros de eslora y tiene

tres cubiertas. Diseñado para operar a grandes profundidades, su casco es necesariamente muy robusto, lo que lleva su desplazamiento a 4.000 toneladas, o sea una vez y media el de una fragata.

Propulsión por reactor

Un submarino atómico es propulsado del siguiente modo: Su reactor, que produce gran flujo de calor durante largo tiempo sin reponer combustible, genera vapor que acciona turbogeneradores, lo que le proporciona corriente eléctrica, y también las turbinas principales de propulsión. El vapor de escape es luego condensado y utilizado como agua, tal como en cualquier otro barco.

En suma, nada hay de extraordinario, salvo el reactor que permite al submarino independizarse durante largos períodos de la superficie y también en gran medida de las bases navales, a diferencia de lo que sucede con los navios convencionales.

Diariamente se producían 18.000 litros de agua potable con agua de mar; de aquella cantidad, 9.000 litros se aplicaban al funcionamiento del navío y el resto a fines domésticos, baños y lavado de ropa. Se promediaba así un consumo diario de 90 litros por persona, cifra lujosa en comparación con los 14 litros diarios que se pueden alcanzar en los submarinos de tipo corriente. Un equipo especial proporciona oxígeno y elimina el anhídrido carbónico y otros gases perniciosos. El resultado sólo con mucho optimismo puede ser descripto como "aire fresco", pero nadie encontró sofocante el ambiente.

El «Valiant» lleva a bordo torpedos de último modelo, pero no armamento nuclear. Tiene por misión operar independientemente, o con la flota, o con un convoy, brindando protección submarina, consistente en detectar submarinos (y otros barcos) enemigos mediante su eficaz equipo de sonar, y destruirlos.

Tripulación voluntaria

Su tripulación consiste en 13 oficiales, 7 de cuerpo general y 5 ingenieros y un médico —especialista en clínica—, y en 39 suboficiales y 48 marineros, lo cual totaliza 113 tripulantes. Podría suponerse que tantos hombres, viviendo en un espacio confinado durante tanto tiempo, terminarían por atacarse los nervios entre sí. Sin embargo, este problema es inusitado en los submarinos, pues sus tripulantes son voluntarios que se ofrecen a servir en ellos, atraídos por el tipo de vida que ofrecen. La disciplina, tan estricta como en cualquier otra unidad de la Marina Real, es menos visible a primera vista, pero no falta.

Durante todo el viaje se efectuaron guardias de acuerdo con el habitual sistema naval de cuatro horas, que durante la noche se reducían a tres. La rutina diaria prescribía el desayuno a las 8,45 horas y después limpieza de la nave. Durante la mañana el submarino subía a

nivel de periscopio para efectuar observaciones (aún se emplea la navegación celeste como método de control de los otros) y para recibir el boletín informativo radial cotidiano.

A mediodía se servía el almuerzo, a continuación del cual se cambiaba la guardia. Después del té, durante las guardias de cuartillo, el tiempo se consagraba a esparcimientos y actividades sociales de orden corriente, seguidas por la comida nocturna. De 20,30 a 23,00 horas había habitualmente proyección de películas, música grabada en bandas fonomagnéticas, partidas de ajedrez o bridge y, desde luego, partidas de "Ukkers", tipo especial de ludo que se juega en los submarinos. Uno de los oficiales tenía a su cargo un servicio de educación naval, contándose a bordo con una vasta y variada biblioteca.

Se permite fumar

Para mantenernos al corriente de los acontecimientos del mundo publicábamos un diario donde se ofrecía una sinopsis de las noticias con inclusión de informaciones deportivas. Hubo gran consternación porque perdimos el ganador del Gran Premio Hípico Nacional.

En virtud de una inmemorial costumbre naval inglesa, cada hombre podía recibir un trago de ron por día. También podía beberse dos



Panel de torpedos del "Valiant"

latas de cerveza diarias. Los oficiales bebían la cerveza, pero se abstenían del ron. Se permitía fumar a toda hora, cosa que constituye uno de los principales atractivos del servicio en submarinos.

La dieta, cuidadosamente planeada, consistía en alimentos congelados-secados, congelados y enlatados, pero se iniciaba con dos semanas de alimentos frescos, los que no pueden durar más tiempo. Hubo gran variedad de platos y ninguno se repitió más de una vez en diez días.

Era difícil tener idea del paso del tiempo. El domingo se caracterizaba por un servicio religioso voluntario en el departamento de torpedos y por una cena especial.

Una vez ajustada a la rutina del buque, la vida se desarrollaba agradablemente y sin tropiezos. Los oficiales tenían bastante que hacer, pues debían presentar informes sobre el funcionamiento de cada componente del submarino. Aparte de las tareas de navegación era preciso llevar registros de todo y nadie podía permanecer ocioso durante mucho tiempo. Las horas pasaban rápidamente y sin aburrirse. En definitiva nadie hubiera querido perderse ese viaje y yo, por mi parte, espero el próximo.

La tripulación se mantuvo en buen estado. Los marineros tenían bastante ocasión de hacer ejercicios moviéndose de un lado a otro del submarino y, para quienes lo desearan, había máquinas de remar y bicicletas estáticas. Al terminar el viaje todos gozaban de perfecta salud; tal vez sólo les faltaba un poco de sol.

UNIÓN SOVIÉTICA

UN PORTAAVIONES SOVIÉTICO

Informa el alto mando de la armada de los Estados Unidos que la Unión Soviética ha dispuesto iniciar la construcción del primer portaaviones para su marina de guerra. Nada se conoce acerca de las características de la nueva nave —tonelaje, velocidad, número de aviones que transportará, etc.— dado el hermetismo del Kremlin en cuanto concierne a la producción de material bélico, mas el anuncio en sí da a entender un cambio de rumbo en los conceptos hasta ahora predominantes en la estrategia naval rusa.

A decir verdad, no se ocultaba en las esferas navales de Occidente cierta extrañeza y desconcierto ante el hecho de que los soviéticos se mostraran reacios con respecto al expresado tipo de navios de guerra. Surgidos entre la primera y la segunda conflagración mundial como factor imprescindible de la capacidad ofensiva de una flota de mar, constituyen un elemento móvil del poder aéreo, o, dicho en términos más concretos, el brazo largo de la aviación naval, apto para operar en

lejanos mares y océanos, con independencia de las bases terrestres de sustentación.

Alegaba hasta no hace mucho la jerarquía superior del mando naval soviético que los portaaviones no eran de utilidad alguna, pues de conformidad con su política exterior —que definen como meramente defensiva—, no tendrían esas naves misión alguna a cumplir en teatros de operaciones alejados de su litoral marítimo, para cuya protección —se destacaba— eran más que suficientes la flota de superficie y el medio millar de sumergibles en servicio.

Al parecer ha variado de rumbo el Kremlin con respecto a la orientación estratégica de su doctrina naval al reconocer que el portaaviones configura, al fin de cuentas, un calificado exponente del poderío bélico de una nación, al constituir una potencia de fuego móvil que se desplaza a considerables distancias de sus bases. Vale decir que los rusos confiesan ahora la necesidad de prepararse no solamente para la defensiva, como han venido sosteniendo hasta el presente, sino que se disponen a armarse para operaciones navales más allá de sus costas marítimas. Por cierto que la embozada confesión a nadie ha de tomar de sorpresa, pues sobradas pruebas tiene el mundo de la agresividad marxista.

De cualquier manera, el primer portaaviones soviético ha de significar con el tiempo un refuerzo de su poderío naval, aunque por ahora no se perfila como inquietante para la abrumadora supremacía aeronaval de los Estados Unidos a ese respecto. No obstante, mal se haría en restar toda importancia a este toque de atención.

(Periodística).

CENTRO NAVAL

Instituto de Publicaciones Navales

RESUMENES ANALITICOS DE BIBLIOGRAFIA MILITAR

El creciente volumen de la literatura militar y el continuo desarrollo de la investigación científica y tecnológica, impiden mantenerse al día y conocer la información mundial vinculada con la guerra y la defensa nacional.

La revista *Resúmenes Analíticos de Bibliografía Militar,* que edita el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, llena esta insuficiencia bibliográfica y trata así de satisfacer esta urgente necesidad.

Esta revista ofrece un servicio internacional bilingüe, en español e inglés, de resúmenes de trabajos publicados en revistas que abarcan el amplio campo de la ciencia y de la tecnología militar.

TARIFA DE SUSCRIPCION:

— **Personal de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, descuento mensual de .... m$n 200**

— **Otros suscriptores, anualmente ..... m$n 2.400**

Cualquier información o aclaraciones sobre el particular, solicitarlas al Director de dicha publicación, Capitán de Navío de I. M. (Ret.) Rubén A. Ramírez Mitchell, Centro Naval, Florida 801, Capital Federal, teléfono 31-1011.

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de corbeta (C) José Rey, guardiamarina piloto aviador Roberto Alfredo Page, guardiamarina I.M. (C) Néstor Hugo Carballido, teniente de fragata ingeniero Juan Pedro Martínez, teniente de fragata médico Miguel Angel Ramón Bertiche, teniente de fragata médico Carlos Alberto Sansano, teniente de fragata ingeniero Mario Carlos B. Uberti y guardiamarina piloto aviador (C) Eugenio Patricio Brizuela Cabal.

REINCORPORACIÓN DE SOCIO ACTIVO

Teniente de navío (RE) Hugo José Félix Guirin.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Señor Miguel Pilato, ingeniero Armando Silvio Ressia y doctor Rolando César Hereñu.

CONFIRMACIÓN DE SOCIOS CONCURRENTES

Ex teniente de fragata médico Aldo Antonio Chiacchietta,

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta ingeniero Ernesto Kohlmeyer, contraalmirante Ramón Vera y capitán de fragata Julio Müllcr.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío contador Ismael Dambolena.

Por renuncia: Teniente de navío I.M. (RE) Lucio R. Echegoycn, capitán de corbeta médico (RE) Alberto Aníbal Soria y teniente de corbeta (RE) Elvidio Omar Parodi.

Por Art. 29, inc. 3° del Estatuto: Ex capitán de fragata capellán José María Pitrelli.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por fallecimiento: Doctor Dardo D. Bond y doctor Benjamín Villegas Basavilbaso (vitalicio).

Por renuncia: Señor Benjamín Duhau y doctor Alfredo L. Mercader

Por Art. 29, inc. 4° del Estatuto: Mayor médico Federico Carlos Anastasi.

Por Art. 29, inc. 1° del Estatuto: Coronel Ladislao Fernández Castellanos.

NO CONFIRMADOS COMO SOCIOS

Por Art. 16, inc. 5° del Estatuto: Ex teniente de fragata ingeniero Armando Gómez y ex guardiamarina Luis Adolfo Diez.

YACHT CLUB CENTRO NAVAL

El señor comodoro, capitán de navío Jonás L. Sosa, ha informado a la C. D. que la Armada Argentina ha adquirido el yacht «Alerce», en perfectas condiciones de mantenimiento y navegabilidad, el que sería transferido al Centro Naval.

RENUNCIA DEL PROTESORERO Y NOMBRAMIENTO DE REEMPLAZANTE Y DE UN VOCAL DE LA C. D.

Ha sido aceptada por la C. D. la renuncia del capitán de navío contador Pablo E. Arguindeguy al cargo de protesorero de la institución, agradeciéndosele la importante colaboración, experiencia y dedicación puestas de manifiesto en el desempeño del cargo.

A continuación, y para conocimiento de los señores socios, se transcribe una nota elevada por el capitán Arguindeguy con motivo de la renuncia que presentó oportunamente.

Buenos Aires, julio 28 de 1967.

Al señor Presidente del Centro Naval,

Vicealmirante D. Leonardo Mc Lean.

De mi mayor consideración:

Acuso recibo de su oficio de fecha 18 del corriente, por el cual se me informa la aceptación de la renuncia presentada al cargo de Protesorero del Centro Naval, de su digna Presidencia.

Al agradecer la comprensión del señor Presidente ante una actitud personal, que no es de enojo ni de disensión con el actuar de la Comisión Directiva del Club, hago votos por que la misma continúe como a la fecha, fiel al lema que se mantiene desde el 4 de mayo de 1882: "Unión y Trabajo".

Abusando de la amabilidad del señor Presidente, quiero por su intermedio hacer llegar a la Comisión Directiva toda las expresiones de mi cordial saludo, no de despedida, pues entiendo que todo socio del Centro Naval lo integra en una u otra manera, sino de simple "hasta cada momento".

Con respecto a mi modesta colaboración, la misma está siempre a las órdenes de todos los asociados, no como integrante de una subcomisión —de la cual al renunciar de la C. D. entiendo me he separado definitivamente— sino personalmente y en cada momento que se me necesite.

Reitero al señor Presidente las expresiones de mi mayor consideración y creo propicia la ocasión para agradecerle las atenciones que he recibido en mi desempeño..

Queda pues a sus órdenes,

(Fdo) *Pablo E, Arguindeguy* - Capitán de Navío Contador

Como protesorero ha sido nombrado el capitán de navío Jorge A. Marguery, en cuyo reemplazo ha sido designado como vocal titular el vocal suplente, capitán de fragata Amílcar J. Speicher.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

De acuerdo con lo que prescribe el Cuerpo de Normas de dicho Instituto, ha sido designado el capitán de fragata Humberto [osé Barbuzzi para integrar el Consejo Directivo del mismo, en reemplazo del capitán de navío contador Pablo E. Arguindeguy, que renunció como miembro de la C. D.

BOLETÍN - TRANSFERENCIA AL INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

La C.D., en su sesión del 12 de julio pasado, ha aprobado la transferencia del BOLETÍN de la Institución al Instituto de Publicaciones Navales, de acuerdo al texto que se transcribe:

1° Transferir al Instituto de Publicaciones Navales la publicación, dirección y administración del Boletín del Centra Naval.

2° El personal afectado dependerá del Consejo Directivo del Instituto de Publicaciones Navales.

3° Los recursos que anualmente se establezcan serán transferidos al citado Instituto.

4° El Consejo Directivo del Instituto de Publicaciones Navales elevará para su aprobación las. modificaciones emergentes a su "Cuerpo de Normas", las disposiciones a incorporar, y el "Reglamento de los Servicios".

INSTITUTO DEL MÉTODO "LECTURA RAPIDA"

Se ha aprobado la proposición del Instituto del epígrafe para efectuar un curso de lectura rápida, similar al realizado en la Institución el año pasado.

ANIVERSARIO DE LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA

Al cumplirse el 16 de setiembre un nuevo aniversario de la Re volución Libertadora, nuestro Centro dispuso la celebración de una misa en la Basílica de San Ignacio, en memoria de quienes dieron su vida por la libertad.

A ella asistió una crecida concurrencia que llenaba las naves y el atrio del templo.

A las 19 horas, en el Salón del segundo piso de la sede social, se entonó el Himno Nacional y el coro del Liceo Naval cantó la Marcha de la Libertad.

Esta ceremonia recordativa contó con la presencia de nutrido y entusiasta público.

CEREMONIA DE RECEPCIÓN DE UN CUADRO EN LA BASE NAVAL COMANDANTE ESPORA

En la base Comandante Espora se realizó una ceremonia con motivo de la recepción de un cuadro que nuestro Centro había donado a dicha Base. A la misma concurrió en representación de la presidencia el señor presidente de la Delegación Puerto Belgrano, capitán de navío I. M. Rodolfo Poletti.

ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL GENERAL SAN MARTÍN

El 17 de agosto, fecha en que se cumplió un nuevo aniversario de la muerte del general D. José de San Martín, autoridades de nuestro Centro, conjuntamente con las de los Círculos Militar y de Aeronáutica, colocaron una ofrenda floral en el mausoleo del procer, en la Catedral Metropolitana.

SALÓN DEL 2° PISO - PEDIDOS NO CONTEMPLADOS EN LA REGLAMENTACIÓN

Para la cesión de este salón en los casos no previstos en la reglamentación vigente, y dado que puede suceder que posteriormente a su concesión se presente el pedido de un socio encuadrado reglamentariamente solicitándolo para la misma fecha, se ha dispuesto que en previsión de estos casos, la C. D. lo otorgue en forma condicional y que recién dos meses antes de la utilización del mismo se proceda a su confirmación.

Asimismo, a partir del 26 de agosto, la tarifa respectiva se ha establecido en 40.000 pesos.

CÍRCULO DE AERONÁUTICA

El 14 de setiembre se realizó una comida en agasajo de las autoridades del Círculo Militar y del Centro Naval, a la que concurrieron, especialmente invitados, el señor presidente de nuestra Institución y cinco miembros de la C. D., acompañados de sus respectivas esposas.



ERNESTO G. KOHLMEYER

Capitán de Corbeta

Falleció el 17 de junio de 1967

El Capitán de Corbeta Ernesto G. Kohlmeyer nació en Buenos Aires, el 20 de febrero de 1889. Ingresó a la entonces Escuela de Mecánicos como aprendiz en 1906 y cuatro años más tarde, como ayudante mecánico electricista, comenzó a prestar servicios a bordo. Los cruceros acorazados «San Martín» y «Garibaldi» fueron el escenario de su actuación hasta 1911, en que fue designado para integrar la Comisión Naval en Londres, de donde regresó en 1914. En 1920, suboficial 1° electricista, pasó al acorazado «Rivadavia» y a fines de 1921, ascendido a ingeniero electricista de 3ª (actual teniente de corbeta) entró a formar parte de la plana mayor del crucero acorazado «Garibaldi».

Con el grado siguiente volvió a la Comisión Naval en Europa y luego a la fragata «Presidente Sarmiento».

En 1930, ya teniente de navío, pasó a la Escuela Naval donde fue durante tres años profesor de electricidad, y luego de destinos en el acorazado «Moreno» y en el entonces nuevo crucero «25 de Mayo» viajó nuevamente a Europa, en cuya Comisión Naval alcanzó la categoría de jefe ai ascender a capitán de corbeta en 1935.

A fines de 1937 pasó a retiro, a su solicitud.

Se estableció entonces en Córdoba, donde falleció el 17 de junio pasado.

Representante ejemplar de esa pléyade de profesionales de la vieja escuela a los que tanto debe la Marina, ascendió de aprendiz hasta jefe todos los grados del escalafón, acompañado siempre por el aprecio y la estimación de sus superiores y la amistad de sus camaradas. La distancia que separa el lugar de su fallecimiento de los establecimientos navales, no permitió que el sepelio de sus restos contara con las honras fúnebres previstas por la reglamentación, que no habrían sido sino la exteriorización visible del sentimiento que su desaparición provocó en las filas de la Institución.

Que estas líneas lleven a su familia y amigos la expresión de esos sentimientos, es deseo del Boletín, que así rinde homenaje a su memoria.



ISMAEL DAMBOLENA

Capitán de Navío Contador

Falleció el 25 de julio de 1967

El Capitán Dambolena nació el 25 de mayo de 1903 en San Fernando, provincia de Buenos Aires. Ingresó a la Armada el 30 de abril de 1925, egresando el 24 de diciembre del mismo como guardiamarina contador. Ascendió al grado de capitán de navío el 31 de diciembre de 1951 y pasó a retiro voluntario el 29 de febrero de 1956.

Sus principales destinos en la Armada fueron: División de Instrucción, Arsenal Naval Buenos Aires, «Río Negro», Grupo de Rastreadores y Minadores, «Chaco», Arsenal de Marina de Zárate, Escuela de Mecánica, «Tucumán», «Buenos Aires», «América», Flotilla de Torpederos, «Pueyrredón», Dirección General Administrativa, «La Argentina», Escuadra de Ríos, Isla Martín García, Taller Dársena Norte, Dirección General de Navegación e Hidrografía, Base Naval Río Santiago, Base Naval Puerto Belgrano y Dirección General del Material Naval.

* * *

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el Capitán de Navío Contador Federico G. Schulte, en nombre de la Armada Nacional

Designado por la Superioridad para despedir los restos mortales del capitán Dambolena, asumo el cumplimiento de la dolorosa pero ineludible misión con el espíritu entristecido por influencia de este infausto acontecimiento que envuelve en su duelo, además de sus familiares, a sus antiguos camaradas de la Armada en cuyos buques, bases, arsenales y direcciones el extinto jefe fue una figura relevante del Cuerpo de Intendencia por su capacidad de acción y su inteligencia.

Su servicio naval a bordo se cumplió a través de más de 60.000 millas marinas, extensión que ofrece una idea cabal de su actuación en el mar.

Sólo los que le conocieron profundamente supieron que más allá de su templada serenidad se escondía un espíritu inquieto siempre al servicio de la Armada, y en el orden individual, el capitán Dambolena fue un hombre de exquisita sensibilidad traducida en un trato cordial hacia camaradas y subordinados.

Esta breve semblanza del desaparecido jefe no alcanza a presentar siquiera un esbozo de todo lo que configuraba su personalidad pero lleva en sí lo que sólo tienen los conceptos que se emiten sobre todos aquellos que han hecho algo valioso, noble o de importancia durante su paso por la Tierra: autenticidad.

Capitán Dambolena: En este instante de la postrer despedida en nombre de la Armada Argentina, en el del Cuerpo de Intendencia y en el de mi emocionado sentir, os digo: ¡Descansad en paz en el reino del Señorl



RAMÓN VERA

Contraalmirante

Falleció el 30 de agosto de 1967

El contraalmirante Ramón Vera nació el 8 de octubre de 1896, en San Isidro, provincia de Buenos Aires. Ingresó a la Armada el 14 de enero de 1912, como aprendiz de la Escuela de Mecánica. El 2 de enero de 1915 pasó al curso de Ingenieros de la Escuela Naval Militar, egresando el 10 de diciembre de 1918 como teniente de corbeta ingeniero maquinista. Ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1949. En 1928 aprobó el curso de la Escuela de Aplicación para Oficiales en la orientación máquinas. En 1934 fue profesor de la materia "Máquinas" en la Escuela de Aplicación para Oficiales. Ocupó cargos en prácticamente todos los buques y establecimientos navales de su época.

Pasó a retiro voluntario el 9 de marzo de 1951. El 1° de enero de 1953 fue nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo, permaneciendo hasta el 1° de agosto de 1964, en que volvió al retiro voluntario.

* * *

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el contraalmirante Ricardo Sánchez Sañudo, en nombre de la Armada Nacional

En representación y con el sentir de la Armada Argentina, asumo la penosa responsabilidad de despedir los restos del señor contraalmirante don Ramón Vera.

Sus condiciones de caballerosidad y bonhomía, innatas en él, le dieron un ascendiente que se cimentó a través de su paso por la actividad naval y que desde su retiro mantuvo intacto, aquilatándose en virtud de sus múltiples funciones desempeñadas en otras esferas siempre encaminadas a prestigiar a la institución y a resolver problemas que sus inquietudes profesionales acompañaron hasta casi sus últimos momentos. Ocupó entonces elevados cargos vinculados con la industria de la construcción de motores a combustión interna en el país, de la que fue un verdadero pionero. Esas mismas virtudes le valieron granjearse el respeto y la estimación de sus múltiples amigos, entre los cuales tengo el privilegio de haberme contado.

En su larga trayectoria en la Armada, que comienza en 1912 y que se extiende por más de 10 anos efectivos, ocupó todos los puestos trascendentes ele su orientación y transmitió sus vastos conocimientos generales y profesionales al gran número de jefes y oficiales que sirvieron bajo sus órdenes, a quienes entregó su sana enseñanza e inestimable consejo.

Señor almirante Vera: En esta postrer despedida ruego a Dios que dé descanso a vuestra alma y cristiana resignación a vuestra familia, ante la irreparable pérdida. ¡Descansad en paz!



JULIO MÜLLER

Capitán de Fragata

Falleció el 2 de setiembre de 1967

El capitán de fragata Julio Müller nació en la Capital Federal, el 18 de febrero de 1892. Ingresó a la Armada el 9 de febrero de 1909, egresando el 9 de setiembre de 1912 como guardiamarina. Ascendió al grado de capitán de fragata el 1° de julio de 1930. Pasó a retiro voluntario el 14 de noviembre de 1932, siendo nombrado en retiro activo el 14 de setiembre de 1956 y como retirado en servicio el 1° de enero de 1966.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «Garibaldi», «25 de Mayo», «Azopardo», «Golondrina», «Uruguay», Grupo de Destructores, Centro de Torpedos y Minas, «Rosario», «Patria», «Guardia Nacional», «Aristóbulo del Valle», «Moreno», Escuela Naval Militar, «Rivadavia», Comisión Naval en Europa, Escuela de Aplicación de Oficiales, «Paraná», Arsenal Naval Buenos Aires, Servicio Hidrográfico, «Chaco» *y* Estado Mayor General.

* * *

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el Capitán de Fragata José A. Rodríguez, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Armada Argentina, me cabe el doloroso deber de despedir los restos mortales del señor capitán de fragata don Julio Müller.

En el transcurso de su larga carrera es digna de mencionar su intervención como miembro de la Plana Mayor del acorazado «Moreno», en la modernización a que fue sometido en 1926, y su desempeño como profesor de Navegación en la fragata «Presidente Sarmiento» y de Artillería en la Escuela de Aplicación para Oficiales.

Su retiro no significó de ningún modo su alejamiento de la institución, sino que dio todo lo que podía a la Armada, en la que prestó dos años de servicios voluntarios en el Estado Mayor General, dedicando además parte de su actuación a organizar y colaborar en la Revista de Publicaciones Navales y a proyectar la estructura de la Escuela de Guerra Naval.

A través de la Escuela Nacional de Náutica "Manuel Belgrano" comienza una nueva etapa de su vida, dedicándose a la formación de oficiales de nuestra Marina Mercante.

Su vasta cultura, sus conocimientos profesionales, la rectitud de sus procederes y sus dotes personales, hacían de él un verdadero maestro.

Capitán de fragata Julio Müller: Que Dios os acoja en su seno y os dé su tan merecida paz.

BUENOS AIRES

OCTUBRE-DICIEMBRE 1967 — NÚM. 673

BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

Premio del Centenario 1967
del Observatorio de Neuchatel

alta frecuencia.



El cronómetro GP Alta Frecuencia más preciso del mundo

Automático, con maquinaria Gyromatic 39 rubíes, 36.000 alternativas, calendario. Todo acero u oro 18 Q. con garantía de precisión.

De acero inoxidable
Precio de Venta $ 88 000.-

GIRARD-PERREGAUX

Jerarquía en relojes desde 1791

AGENTE AUTORIZADO

✩

REPARACIONES DE RELOJES
POR CRONOMETRISTAS SUIZOS

✩

ANILLOS DE PROMOCION DE LA
ESCUELA NAVAL MILITAR Y LICEO NAVAL

✩

D. STEVOPULOS e hijo
S. R. L.

RIVADAVIA 882 - 3º C — Tel. 34 - 4444

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Oct.-Dic. 1967
N° 673
VOL. LXXXV
AÑO LXXXVI

BOLETIN del CENTRO NAVAL

S U M A R I O

Los términos del problema marítimo 455
Contraalmirante Francisco L. D. Morell.

Elementos para una geopolítica argentina 459
Doctor José Luis Pollola.

Primer pilotaje realizado en el Río de la Plata y el pleito que originó 483
Capitán de Ultramar Emilio Biggeri.

Algunas consideraciones sobre las hostilidades navales 501
Teniente de Corbeta Heberto Rubattino.

El plano de reducción de sondajes en el Río de la Plata 511
Marciano A. Balay.

Fundamentos de los sistemas de guiado de misiles 523
Teniente de Fragata Carlos Alberto Monferrer.

Meditaciones sobre el valor económico de nuestro mar 539
Capitán de Corbeta Alberto O. Casellas.

Cartas al Boletín 545

Notas profesionales 547

Asuntos internos 556

Necrología 563

Registro de la Propiedad Intelectual N° 898.512

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Director
Capitán de Fragata Ingeniero Naval
ISAAC WOLBERG

Dirección y Administración:
FLORIDA 801
BUENOS AIRES
Teléfono: 31-1011

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

¿Cuál es la mejor edad para juzgar un Torino 300-S?

Todas, absolutamente. Inclusive la del hombre de empresa. Porque su elegante linea *pininfarina*, sobrio diseño, confort y amplitud conforman al más exigente gusto clásico sin variar su neta esencia deportiva, cualidad fundamental de todos los modelos TORINO. Ningún otro automóvil en el mercado argentino puede ofrecer una combinación más perfecta de potencia, rendimiento, comodidad, precio y depurada ingenieria. Así lo querian todos .... y así se hizo!

TORINO
300 S



Es un producto
IKA RENAULT



Shell Compañía Argentina de Petróleo S. A.

GOTAAS - LARSEN S. R. L.

AVANZADA ARGENTINA EN EL
TRANSPORTE MARITIMO A GRANEL

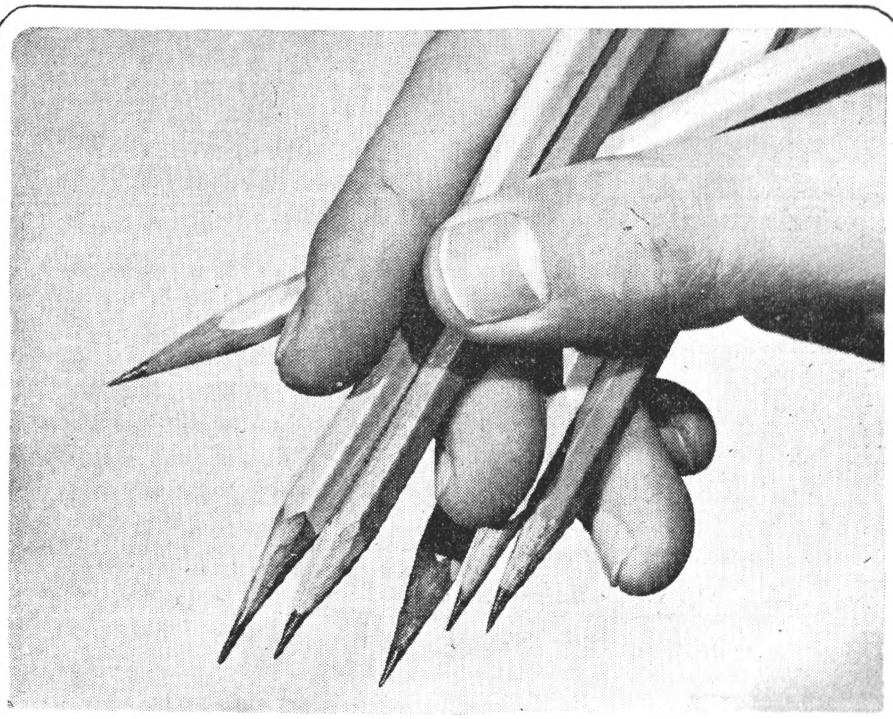
T. N. «MARTIN FIERRO»

T. N. «DON SEGUNDO SOMBRA»

Bulckcarriers de 15.000 de D. W., equipados con cintas transportadoras y grúas que alijan y completan a un ritmo de 1.000 toneladas hora.

T. N. «SANTOS VEGA»

Bulkcarrier de 26.000 de D. W.



Hay una mejor manera de hacerlo

Cuánto tiempo podrá usted seguir así? Ese cúmulo de tareas que realiza a costa de enormes esfuerzos, puede ser resuelto rápida, eficaz y económicamente con sistemas y equipos IBM.
Adopte las técnicas más modernas. Sustituya las montañas de papeles y lápices que lo agobian.
Y brinde a su empresa - sea ésta grande, mediana o pequeña - la oportunidad de crecer al ritmo de los negocios de hoy.
Hay sistemas y equipos IBM para cada aplicación y cada presupuesto.
Entre ellos está, seguramente, el que usted necesita.

VINCIT 68

IBM WORLD TRADE CORPORATION

IBM

Av. R. Sáenz Peña 933 - Buenos Aires
La Plata - Olivos - Rosario - Santa Fe.
Córdoba - Mendoza - Tucumán



ASTARSA

Colaboraciones para el "Boletín del Centro Naval"

(Nuevo texto aprobado por la Comisión Directiva)

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

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

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

Los autores de las colaboraciones publicadas recibirán una remuneración de $ 500 por página, pero el emolumento total máximo será de $ 10.000 y el mínimo de $ 3.000.

PREMIOS A LAS MEJORES COLABORACIONES PUBLICADAS

Serán los siguientes:

a) *PREMIO "ALMIRANTE BROWN".*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la Estrategia, Táctica y Logística y otras ciencias y técnicas vinculadas específicamente al aspecto naval militar.

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

b) *PREMIO "SARMIENTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de oro, y un premio en efectivo de $ 100.000, al mejor trabajo sobre temas de interés nacional, vinculados con los Intereses Argentinos en el Mar y con la Historia Naval Argentina y Universal.

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

c) *PREMIO "PIEDRABUENA".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 50.000, al mejor trabajo sobre temas vinculados a la acción de la Armada en la reafirmación de la Soberanía Nacional y en el progreso de las regiones australes del país.

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

d) *PREMIO "RATTO".*

Consistirá en un diploma, medalla de plata y un premio en efectivo de $ 40.000, al mejor trabajo sobre temas de tradición y anecdotario naval.

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

Los Términos del Problema Marítimo

Por el Contraalmirante FRANCISCO L. D. MORELL

Si aceptamos que el desarrollo en el campo marítimo constituye un imperativo para el progreso de nuestra nación, resultará entonces necesario y conveniente configurar un esquema básico de conceptos que sistematice los términos del problema.

Ello conducirá a la aceptación gradual de determinados presupuestos, como un primer paso, no por modesto menos importante, en el camino de estructurar una doctrina que fundamente el valor del mar para la Nación Argentina.

El avanzar en este sentido, contribuirá a reafirmar el convencimiento en cada uno de los sectores que actúan en este campo, de que constituyen elementos que deben mantenerse armónica e intimamente relacionados, como partes de un todo, en el logro de objetivos que son fundamentales para el bienestar y la seguridad de nuestro pueblo.

El oficial de marina, a poco de profundizar el tema, reafirmará las bases de la importancia de su existencia profesional, cimiento de convicción y fe en su alto destino.

Agreguemos que para ello cuenta con la ventaja de su "especiali-

dad", dada por la capacidad que su carrera le ha provisto, de poder abarcar el problema en su aspecto más amplio y general, ponderando factores que escapan al común, privilegio que en países con una conciencia marítima poco desarrollada como el nuestro, incluye a pocos de sus habitantes.

Dado que este Boletín está destinado fundamentalmente a ellos, no será necesario, por sabidas, extenderse en consideraciones en cada una de las definiciones. No obstante, las siguientes aclaraciones son pertinentes:

Dentro del problema marítimo existen términos que juegan como medios y otros que lo hacen como fines. A los primeros los denominaremos "factores", por ser en esencia los instrumentos con los cuales se opera en este ámbito. Su existencia y magnitud otorgan capacidad y condicionan la potencialidad nacional en el mar.

Los segundos, los fines, constituyen aquellos objetivos que directa o indirectamente presuponen, para alcanzarlos, el uso del mar, y los designamos "intereses marítimos".

El mar

Ámbito en aspectos compartido, de proyección, intercambio, comunicación y riqueza, cuyo valor para cada nación comienza y termina en tiempo y espacio, cuando y donde sus intereses impongan su uso.

Poder marítimo

Expresión de la capacidad de una nación para el uso del mar, en su acción de proyección política, económica y cultural.

Comprende el conjunto de factores que condicionan el logro de los objetivos en el campo de los intereses marítimos.

Intereses marítimos

Objetivos cuya concreción, desarrollo o seguridad se hallan vinculados al uso del mar.

Factores del poder marítimo

a) *Conciencia marítima:* Comprensión del grado en que se depende del mar para la vida y seguridad.

b) *Complejo geomaritimo:* Conjunto de caracteres distintivos del problema marítimo de cada país que derivan de las influencias geográficas. Son ellos:

1) Grado de insularidad de las vinculaciones políticas internacionales y de las relaciones económicas.

2) Situación estratégica.
3) Fronteras terrestres y accesos marítimos.
4) Valor económico de los mares accesibles.

c) Poder Naval: Factor que provee la capacidad para accionar en fuerza el poder marítimo.

d) Marina Mercante: Conjunto de organismos y medios que concurren al quehacer naviero, a fin de posibilitar o mejorar las condiciones propias para el intercambio internacional, el cabotaje marítimo y fluvial y el desarrollo de las manufacturas y servicios navales. Comprende:

1) Los organismos de gobierno, administración y control.
2) Las unidades afectadas a los tráficos de ultramar y cabotaje.
3) El personal marítimo.
4) Los institutos de instrucción y adiestramiento.
5) Las instalaciones portuarias, de vías navegables y ayuda a la navegación.
6) La industria naval de construcción y reparación.
7) La legislación correspondiente.

e) Infraestructura productora de los recursos del mar: Conjunto de medios destinados a la extracción, procesamiento, industrialización y distribución de los recursos del mar. Comprende:

1) Unidades pesqueras u otros sistemas o arreglos de extracción.
2) Establecimientos o plantas de industrialización o procesamiento.
3) Terminales portuarias y mercados de concentración.
4) Redes de distribución y expendio especializadas.
5) Personal.
6) Institutos de instrucción y adiestramiento.
7) Centros de investigación.
8) Legislación correspondiente.

f) Potencial económico, científico y tecnológico: Condiciones que impulsan a los pueblos a trascender las fronteras políticas, económica: y culturales propias. Requerimiento de un poder marítimo moderno, el cual, en un proceso de acción y reacción, actúa a su vez como factor coadyuvante al acrecentamiento de los potenciales citados.

Clasificacién de los intereses marítimos

Los intereses marítimos pueden ser clasificados en los derivados de:

a) El accionar en el orden político-internacional: En una enunciación no limitativa y referida a nuestro país podemos citar:

1) Integración del territorio nacional (Islas Malvinas, del canal de Beagle, Antártida Argentina).
2) Jurisdicción argentina en el Río de la Plata.
3) El control de los pasajes marítimos australes.
4) Seguridad colectiva americana.
5) El principio de la libertad de los mares y la soberanía argentina hasta 200 millas de la costa.

b) El intercambio y comunicación:

1) Intercambio internacional.
2) Cabotaje marítimo y fluvial.

c) La utilización del mar como fuente de recursos:

1) Pesca y algas.
2) Desalinización del agua de mar.
3) Petróleo y minerales.
4) Energía mareomotriz.
5) Turismo y deportes náuticos.

Elementos para una Geopolítica Argentina

Por el Doctor JOSE LUIS POLLOLA

El doctor José Luis Salvador Pollola es un joven profesional que se graduó de abogado en la Universidad Nacional de La Plata en el año 1964. Su vocación por estudios de Política Internacional y de Geopolítica se ha manifestado en varios artículos periodísticos sobre dichos temas, como así también en la realización del presente trabajo de geopolítica aplicada. Ha realizado cursos de Política Internacional, de Ciencia Política y de Desarrollo, teniendo a su cargo, actualmente, una audición de Comentarios de Política Internacional por LS11 Radio Provincia. Actualmente se encuentra abocado a la redacción de un trabajo sobre "Esbozo del pensamiento geopolítico contemporáneo".

El pasado, el presente y el futuro se unen armoniosamente en este nuevo retrato de nuestra Patria, cuyo rostro se nos muestra ahora a la luz de la moderna ciencia geopolítica.

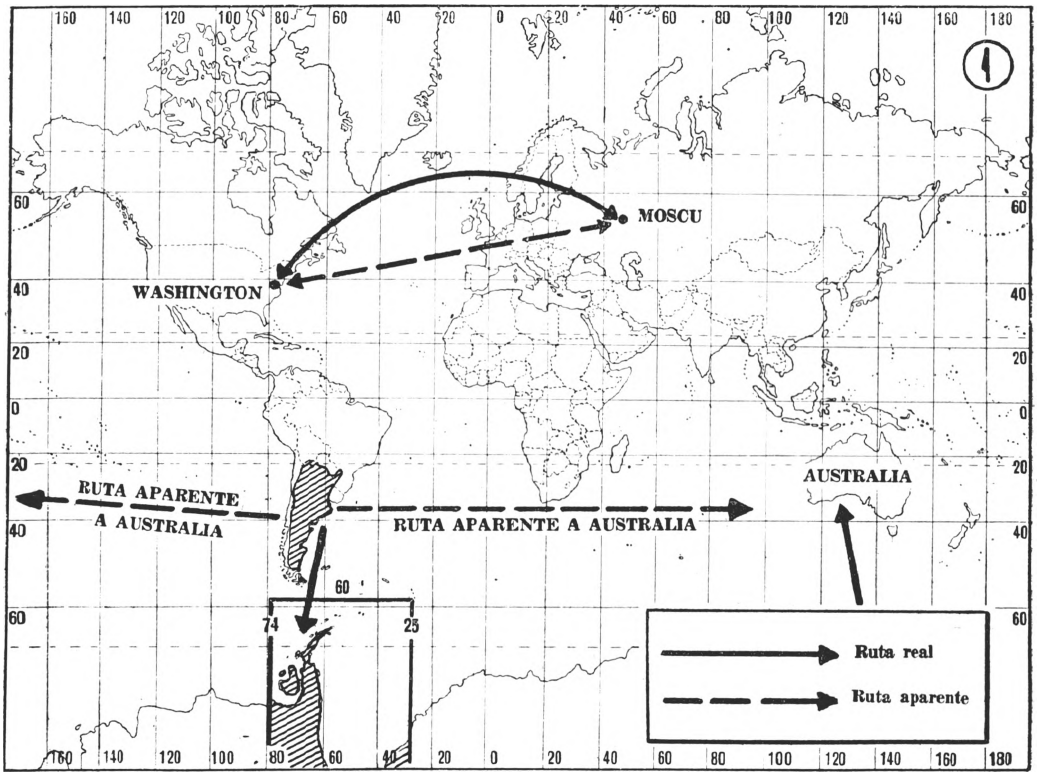
Ella nos hace comprender mejor por qué las cosas son como las vemos ahora, y cómo deberán ser si queremos cumplir nuestro destino nacional.

LA ARGENTINA EN EL MUNDO

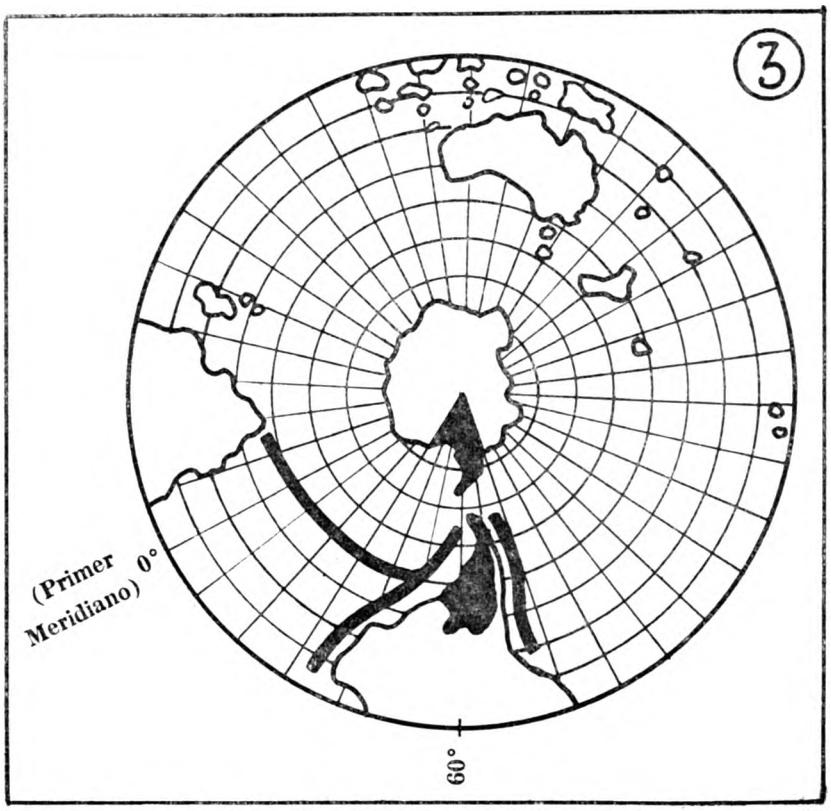
El mundo redondo

La difundida costumbre de utilizar mapas de proyección Mercator ha deformado en grado tal la visión correcta del globo terráqueo, la verdadera distribución y superficie de los océanos y continentes y las posiciones geográficas relativas de las diferentes áreas geopolíticas, que puede afirmarse que aún hoy, avanzada la segunda mitad del siglo XX, el común de la gente —y aun personas cultas— no ha tomado conciencia de lo que supone e implica la esfericidad de la Tierra. Así, quien observa un mapa de proyección Mercator no puede darse cuenta que la ruta más breve entre Washington y Moscú no es a través del Atlántico, pasando por Francia, Alemania y Polonia, sino describiendo un arco sub-ártico, volando sobre el extremo meridional de Groenlandia, Islandia y centro de la península escandinava. Algo similar puede decirse respecto a la ruta más breve entre la Argentina y Australia, que no es a través del Atlántico ni del Pacífico, sino que lleva rumbo sur volando sobre la Antártida (ver mapas 1, 2 y 3).

Esta concepción del mundo redondo ha causado una verdadera revolución en el campo de la estrategia y puede afirmarse que en el caso




2
MOSCU
WASHINGTON

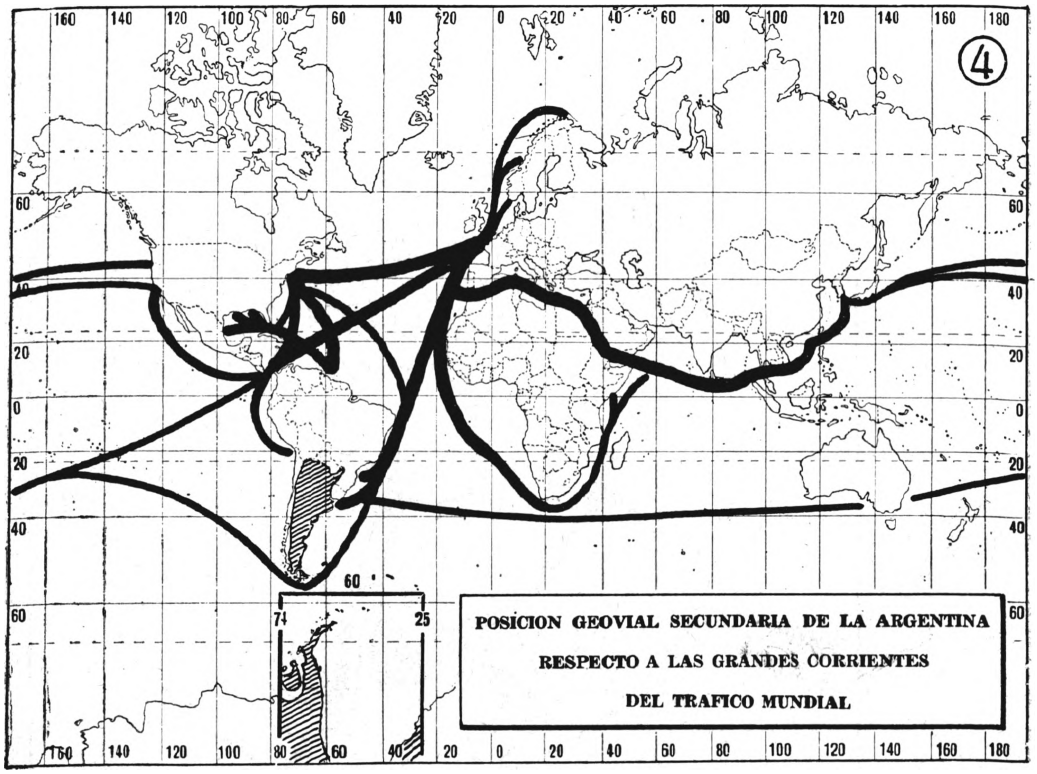

3
(Primer Meridiano) 0°
60°

de un enfrentamiento directo entre los Estados Unidos y la Unión Soviética, toda el área del Ártico cobrará una gran importancia estratégica y será la ruta utilizada por los proyectiles balísticos intercontinentales, la aviación y los submarinos atómicos.[1]

Considerando ahora la distribución de los océanos y continentes puede observarse que la Tierra se encuentra ocupada por las aguas de los océanos y mares en un 70 %. El porcentaje restante de tierras emergentes se encuentra desigualmente situado: las cuatro quintas partes están en el hemisferio boreal, que adquiere en consecuencia un carácter predominantemente continental, en contraste con el hemisferio boreal, que con sólo la quinta parte de tierras emergentes es fundamentalmente oceánico. En el hemisferio norte se han originado todas las culturas y civilizaciones de la antigüedad; es el escenario natural de la política mundial, en él están situados los grandes centros de poder, las metrópolis económicas y culturales y lo habita el 90% de la población mundial.[2]

1 PIERRE CÉLÉRIER. *Geopolítica y Geoestrategia.* Edit. Pleamar, Buenos Aires, 1965, págs. 117-118.

2 *Nuevo Atlas Mundial.* Edit Aguilar, Madrid, 1962, págs. 26 y 32.



Esta somera descripción del verdadero aspecto del mundo nos permitirá apreciar la posición geográfica relativa de la República Argentina, su significado geopolítico y sus consecuencias en los planos político, económico y estratégico.

Posición geográfica de la Argentina

Nuestro país está situado entre los paralelos 21° 16' 50" y 55° 21' de latitud sur, que le depara, conjuntamente con Chile, la posición más austral del mundo.

La latitud sitúa a nuestro país en la faja de clima templado del hemisferio sur, circunstancia de la mayor trascendencia en todos los órdenes. Se ha observado que en el hemisferio norte todas las grandes culturas han surgido en la zona templada y han estado situadas entre el Trópico de Cáncer y los 60° de latitud norte. En el siglo XIX se ha creído determinar un rumbo norteoccidental de la cultura, desde las zonas más cálidas hacia las más templadas, observación que no por empírica deja de abrigar algo de verdad.[3] Esta zona templada asimismo es, incuestionablemente, la biológicamente más apta para el establecimiento de la raza blanca. Este "óptimo biológico" se ha manifestado también en nuestro hemisferio, en el que los mayores asentamientos blancos se han producido en la Argentina, Chile, Uruguay, sur de Brasil, Sudáfrica, Australia y Nueva Zelanda, a lo largo de la isoterma media anual de 15º.[4]

Otra consecuencia, tanto de nuestra latitud como de nuestra posición continental periférica y de la particular conformación de nuestras fronteras, es nuestra condición de "insularidad" geopolítica (ver mapa 3).[5 y 6]

La circunstancia antedicha, las enormes distancias que nos separan de los centros mundiales del hemisferio norte (10.000 km aproximadamente de los principales puertos de los Estados Unidos y de Europa y 7.500 km del África) y nuestra situación geovial secundaria respecto a las grandes corrientes del tráfico mundial (ver mapa 4), provocan consecuencias de primera magnitud particularmente en los órdenes político, económico y estratégico.

[3] JAIME VICENS VIVES. *Tratado General de Geopolítica.* Edit. Teide, Barcelona,. 2ª edición.

[4] Cnel. Gaspar Salcedo Ortega. *LOS geopolíticos norteamericanos,* en *Geopolítica y Geoestrategia,* Vol. I. Cátedra de Cuitara Militar General Palafox, Zaragoza, España, págs. 405-6.

[5] Cap. de navío F. A. MILIA. *Estrategia y Poder Militar.* Edit. por el Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1965, pág. 114.

[6] Cnel. J. E. ATENCIO. *Qué es la Geopolítica.* Edit. Pleamar, Buenos Aires, 1965,. pág. 339.

Conclusiones parciales

En el plano político, nuestra situación geográfica ha sido una de las causales más decisivas de nuestra política internacional en las dos guerras mundiales.[7] Efectivamente, en los conflictos citados, la Argentina no vio ninguno de sus intereses vitales directamente comprometidos, circunstancia que unida a su alejamiento de los teatros de guerra y de las zonas de tensión y conflicto —Europa, Atlántico norte, Pacífico y sudeste asiático particularmente— motivó su política neutralista, sólo quebrada en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial por la presión de los Estados Unidos.

En el orden económico registramos una gran vulnerabilidad, especialmente por dos razones: *a)* Por la estructura de nuestras importaciones, que expresa claramente la demanda que origina nuestro desarrollo industrial y nuestra dependencia de los mercados abastecedores de hierro, carbón, combustibles y maquinarias. Nuestras importaciones de hierro, combustibles, productos químicos y maquinarias destinadas al desarrollo industrial y tecnificación del agro, representan el 60 % del total de las importaciones. Si a ello agregamos que por ejemplo en el caso particular del carbón, y a pesar de la participación cada vez más activa del carbón nacional en el consumo interno, la misma sólo alcanzó en 1965 al 35,4 %, y si consideramos que en el mismo año el 50 % del acero crudo provino del exterior, tendremos clara idea de nuestra subordinación a los mercados industriales ultramarinos, *b)* Nuestra situación geovial, que en el plano económico es decisivamente desventajosa. Nuestra condición de "ínsula geopolítica" y nuestro alejamiento de las corrientes mundiales de tráfico gravitan en forma destacada en nuestra economía, ya que realizándose por vía marítima el 98 % de nuestro comercio exterior y encontrándose en progresivo deterioro nuestra flota mercante desde el año 1952, experimentamos un fuerte drenaje de divisas en concepto de flete.[8]

Desde el punto de vista estratégico cabe hacer dos consideraciones. En primer lugar nuestro país, por sus inmensos recursos, constituye una gran reserva estratégica. El ganado y los cereales de la pampa húmeda y los grandes yacimientos de carbón de Río Turbio —con reservas calculadas del orden de los 450 millones de toneladas— y petróleo, como así también la existencia de minerales "críticos" tales como uranio, volframio y berilo, convierten a nuestro país en un objetivo no despreciable en caso de un eventual conflicto bélico.

[7] LUIS MARÍA DE PABLO PARDO. *La posición geográfica de la República Argentina como factor de su política exterior.* Revista del Instituto de Derecho Internacional, Buenos Aires, N° 6, año 1949.

[8] *Argentina Económica y Financiera.* Editado por la Oficina de Estudios para la Colaboración Económica Internacional. F.I.A.T., Buenos Aires, 1966, págs. 210, 242, 265-268.

En segundo lugar, su posición geográfica relativa lo convierte en el cerrojo natural de las comunicaciones interoceánicas, que en el caso de la inutilización del canal de Panamá cobraría gran importancia. La gravitación de las islas Malvinas como integrantes de ese dispositivo salta a la vista. Por otra parte, su vecindad con la Antártida la incluye en un área de fricción internacional, atento los intereses de algunas de las más importantes potencias del mundo en esa región.

IMPULSOS GEOPOLÍTICOS

La importancia de las comunicaciones en la formación y expansión de los Estados

Las vías naturales de comunicación —valles, llanuras, ríos, mares— han sido, históricamente, uno de los factores más importantes en la formación y expansión de las comunidades políticas. Abundan los ejemplos que abonan este aserto. Uno de los pilares del Imperio Romano fue su extraordinario sistema de calzadas, que en la época de su mayor expansión (siglo II d.J.C.) alcanzó una extensión de 130.000 kilómetros y una perfección tal que no fue igualada hasta el siglo XIX.[9] Algo similar puede decirse de las rutas del Imperio Persa y del legendario Camino del Inca. Este último abarcaba más de 20° de latitud —desde Quito hasta Santiago de Chile— por terreno abrupto. Estas vías de comunicación fueron las arterias vitales de esos imperios: permitieron el rápido desplazamiento de sus ejércitos, facilitaron y aceleraron el intercambio comercial y cultural, dieron lugar a una mayor interacción social y provocaron el surgimiento de villas y ciudades a su vera. Fueron, sin duda, insustituibles medios de cohesión política y económica.

Estos ejemplos históricos han permitido aseverar que "no existe Estado duradero sin una adecuada red de comunicaciones",[10] y respecto a su significado actual en el campo de la estrategia, y en relación al problema de los transportes —unido indisolublemente al de vías y medios de comunicación—, "que su solución condiciona todos los planes de la estrategia moderna".[11]

Nuestra historia colonial nos brinda un ejemplo ilustrativo del poder unitivo y cohesionador de las vías de comunicación, en el proceso de incorporación de Cuyo al Virreinato del Río de la Plata. El país de Cuyo fue colonizado desde Chile y dependía administrativa y po-

[9] R. HENNING Y L. KÖRHOLZ. *Introducción a la Geopolítica.* Editado por la Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires, 1944, pág. 116.
[10] J. VICENS VIVES, *op. cit*., pág. 152.
[11] P. CÉLÉRIER, *op. cit.,* pág. 109.

líticamente de su Capitanía General. La cordillera de los Andes, sin embargo, fue un obstáculo prácticamente insalvable para que el intercambio comercial y humano fuera de un volumen suficiente como para afianzar en bases sólidas los vínculos políticos, mientras que la vasta llanura pampeana invitaba al comercio con la región del Plata. Federico A. Daus escribe respecto a este proceso: "Puede afirmarse que en " este prolongado período de gestación espontánea de la nacionalidad, " se trabó una lucha de influencias naturales, en un juego librado a " la decisión de la pluralidad de factores, geográficos, políticos, admi- " nistrativos. La vinculación de Mendoza con Chile representaba la " prevalencia de los factores históricos, mientras su unión con el Plata " significaba la imposición del factor geográfico".[12] La Real Cédula de 1776, que dispuso la creación del Virreinato del Río de la Plata, incorporó Cuyo a su jurisdicción, siguiendo un acertado criterio geopolítico y geoeconómico.

Otro ejemplo es el del río Paraná que, históricamente, ha sido una excelente vía de penetración. Remontando su curso se internaron hasta el corazón del continente primero los conquistadores, luego los misioneros en su labor evangelizadora y civilizadora, y el siglo XIX presenció una activa colonización yerbatera. El Paraná y el Uruguay posibilitaron una incesante circulación de personas y mercaderías y vieron nacer importantes industrias, como los astilleros de Corrientes y Paraguay, en pleno siglo XVIII. Estas circunstancias le dieron a la Mesopotamia un carácter distintivo y una fisonomía propia en el marco de las regiones argentinas.

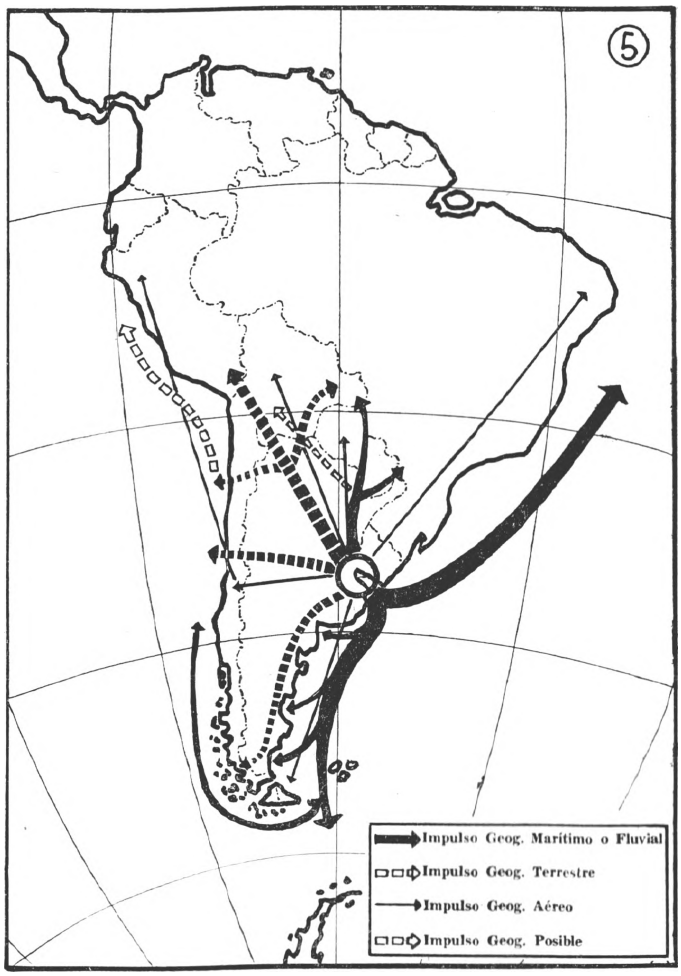
El ejemplo tal vez más notable de la influencia de las vías de comunicación en nuestro país lo brinda el crecimiento y expansión de la ciudad de Buenos Aires, merced a la magnífica ubicación de su puerto, destinatario natural del comercio que se realiza en toda el área de la cuenca del Plata. Su potencialidad fue creada por el tráfico atlántico del siglo XVIII y originó la creación del Virreinato ocasionando la decadencia del monopolio económico limeño.[13]

Las vías y medios de comunicación en la Argentina

Las características topográficas de la República Argentina, su extenso litoral marítimo y su red hidrográfica, han posibilitado un aprovechamiento intensivo de sus vías naturales de comunicación.

Prácticamente hasta fines del siglo pasado el transporte de personas y mercaderías aún se hacía mediante carretas, a campo traviesa. Par-

[12] FEDERICO A. DAUS. *Geografía y unidad argentina.* Edit. NOVA, Buenos Aires, 1957, pág. 49.
[13] J. VICENS VIVES, *op. cit.,* pág. 120-1.



tiendo de Buenos Aires, el sentido de la circulación semejaba un amplio abanico con sus extremos al Norte y al Oeste. En este siglo es cuando se da un decidido impulso al tendido de vías férreas y a la construcción de obras viales. Alrededor de 1940 este impulso se detiene y desde entonces se observa un estancamiento en este importante aspecto infraestructura!, particularmente en lo que se refiere a los ferrocarriles, ya que en lo que respecta a obras viales ese impulso siguió hasta 1953.

La red caminera argentina total es aproximadamente de 200.400 km, de los cuales los dependientes de la Dirección Nacional de Vialidad, a fines de 1965, llegaban a la cifra de 45.868 km.[14] En el año 1964 la

[14] *Argentina Económica y Financiera,* pág. 260.

Argentina, con 22.782 km de carreteras pavimentadas, ocupaba el segundo lugar en América latina, después de Méjico, con 33.735 km, y antes de Brasil con 14.856 kilómetros.

A la Argentina le cabe el mérito de haber sido el primer país latinoamericano que ha orientado sus redes viales con sentido geopolítico, llevándolas hasta los países vecinos (ver mapa n° 5).

La red ferroviaria argentina cuenta con un total de 43.737 km de vías, correspondiendo el 59,3 % a la zona pampeana, cuya superficie representa sólo el 22 % del total del país.[15] Casi un 60 % de la red tiene una edad que supera los 40 años, y casi un 20 % tiene entre 21 y 30 años, estimándose la vida útil de los rieles en 25 años para los ferrocarriles de gran densidad de tráfico. Esta circunstancia, unida a la existencia de cinco tipos de trocha y a la escasa inversión bruta, que alcanza sólo al 0,51 %, han provocado el progresivo estancamiento de este importantísimo medio de comunicación, lo que ha ocasionado que en el período 1950-64 la carga transportada experimentara una reducción del 36,7 %.[16]

A pesar de lo expuesto, la Argentina tiene el mayor desarrollo absoluto de América latina, seguida por Brasil con 36.800 km de vías férreas.

La red fluvial argentina abarca más de 3.000 km navegables, distribuidos en cuatro sectores bien definidos: Río de la Plata, Paraná, Paraguay (Buenos Aires - Asunción), con 1.630 km; río Alto Paraná Corrientes - Posadas - Iguazú), con 700 km; Río de la Plata, Uruguay (Buenos Aires - Concordia) con 470 km y otros ríos menores, con 200 km.

En los últimos años se ha operado un gran aumento del cabotaje fluvial, pasando de los 11,9 millones de toneladas en 1958 a 16,8 millones en 1964. El petróleo y sus derivados y la arena y el canto rodado representan el 80 % de este tráfico.[17]

Impulsos marítimos y continentales. La solicitación del mar

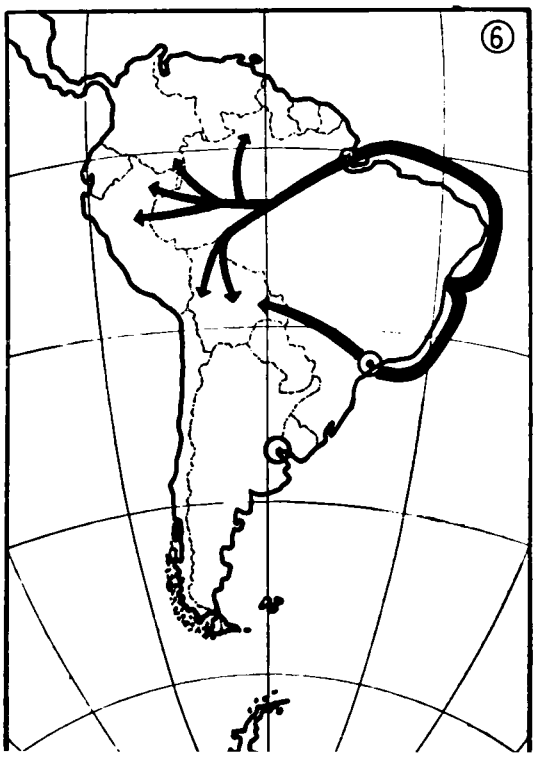
Por las causas que se señalan más adelante la Argentina no ha tenido —ni tiene aún— conciencia marítima. Su vocación ha sido típicamente continental, a pesar de que el comercio exterior —realizado, casi exclusivamente por vía marítima— influyó decisivamente en su desarrollo económico. Hasta 1930 los porcentajes del comercio exterior sobre el producto bruto interno eran del orden del 50 %, habiendo descendido en la actualidad, en que hay un coeficiente del 25 %.[18]

[15] *Argentina Económica y Financiera,* pág. 252.
[16] *Idem,* págs. 250-1.
[17] *Idem,* pág. 268.
[18] *Idem,* pág. 278.

A pesar de la menor participación del comercio exterior en nuestro P.B.I., fruto de un esquema de economía cerrada y de una mayor industrialización, nuestros abastecimientos más esenciales los continuamos recibiendo de los países de ultramar, que son a la vez mercados tradicionales para nuestros productos de exportación. Sin embargo todas estas circunstancias no han sido suficientes para crear una auténtica conciencia marítima en nuestro pueblo. Es por ello que hemos titulado a este parágrafo "la solicitación del mar", ya que existe una clara exigencia del factor geográfico no correspondida, hasta el presente, por una tendencia nacional marítima.

Es indudable, a pesar de lo ya dicho, que la valorización del Sector Antártico Argentino, por su importancia económica y estratégica, pondrá de manifiesto la estructura bicontinental de nuestro país, circunstancia ésta de la mayor importancia para apreciar el papel protagónico del océano en nuestra expansión austral. La Cruz del Sur marca el rumbo de nuestros mayores esfuerzos en las próximas décadas.[19] Considerando, asimismo, que nuestra principal vía de comunicación con la Patagonia es marítima, y que por ella se transporta el carbón de Río Turbio y el petróleo de Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul, es de

[19] La forma del extremo austral del Continente "semeja una flecha pronta para disparar hada la masa compacta del Continente Antártico... es vértice de proyección y lanzamiento hacia los espacios marinos australes y representa... el más claro llamado material que indica la geografía a los impulsos de expansión desde el territorio argentino". F. A. DAUS, *op. cit.,* págs. 35-40.



toda evidencia el alto significado político, económico y estratégico del mar en nuestro destino histórico.

La tendencia continental

El aislamiento que su posición geográfica relativa deparó a la Argentina, hizo refluir todas sus fuerzas vitales dentro de sus fronteras. Buscó, sin embargo, a través de una inteligente política de comunicaciones, su expansión económica y cultural, fundamentalmente aprovechando el sistema hidrográfico de la cuenca del Plata y complementándolo con el tendido de vías férreas y la construcción de obras viales. Los efectos más notables se hicieron sentir en el Paraguay y en el oriente boliviano. Brasil trató de contrarrestar esta influencia tendiendo una vía férrea entre Santos y Corumbá, en la frontera brasileño-boliviana, luego extendida a Santa Cruz de la Sierra, y que complementa la acción del sistema fluvial Amazonas - Madeira - Mamoré (ver mapa 6).[20]

Las reflexiones de Ratzel sobre las cuencas fluviales encuentran cabal aplicación en nuestro caso, cuando afirma: "el territorio de una misma cuenca fluvial forma, ante todo, una unidad geográfica y económica que puede trascender a política si concurren otros factores".[21] También son de aplicación sus observaciones sobre las relaciones existentes entre los Estados ribereños: "los territorios del curso superior (Bolivia, en nuestro caso) serán los más aislados, y los del curso medio (Paraguay) servirán de punto de transición entre el primero y el último, pero más unidos con el sector inferior (Argentina) por la atracción incontestable del mar".[22]

Los ferrocarriles Buenos Aires - La Paz (vía La Quiaca) y Salta - Santa Cruz de la Sierra (vía Yacuiba), conjuntamente con la ruta 9 que une la Capital Federal con La Quiaca, refuerzan y complementan el sistema fluvial de la cuenca del Plata, organizando todo este vasto-espacio geopolítico y geoeconómico y señalando una clara directiva que debe seguirse vigorosamente. Los yacimientos de hierro del Mutún, en el oriente boliviano, con unas reservas estimadas entre 30.000 y 50.000 millones de toneladas de la mejor calidad son, entre otros, un excelente incentivo para acelerar las tratativas con Bolivia para la explotación, transporte, procesamiento y utilización de esos yacimientos, inestimable materia prima para nuestra industria siderúrgica.

[20] Tcnel. MARIO TRAVASSOS. *Proyección continental de Brasil.* Biblioteca del Oficial del Círculo Militar, Buenos Aires, 1941, Parte Primera y Cap. IV y V de la Parte Segunda.

[21] FEDERICÖ Ratzel. *Im Terra e la vita.* T. II, pág. 116, y sigts. cit. por CARLOS BADÍA MALAGRIDA: *El Factor Geográfico en la Política Sudamericana.* Instituto Editorial Rcus, Madrid, 2ª ed. 1946, pág. 102.

[22] Idem, *ob. cit.,* t. II, pág. 169, cit. por BADÍA MALAGRIDA, *op. cit.,* pág. 169.

La tendencia hacia el Pacífica

El formidable obstáculo que representa la cordillera de los Andes ha impedido durante mucho tiempo la construcción de vías de comunicación adecuadas al tráfico moderno. Daus llama a la cordillera "frontera de desprendimiento", porque motiva una detención de la vida general y un refluir de la misma hacia el interior. Actualmente existen dos ferrocarriles trasandinos: Mendoza - Santiago de Chile y Salta - Antofagasta; el primero por el paso de La Cumbre y el segundo por Socompa. Las dificultades residen en la altitud (3.200 m sobre el nivel del mar el de La Cumbre y 4.500 m el de Socompa) y en las obras de arte que hay que realizar, lo que demanda muchas inversiones.

El de Salta - Antofagasta une dos regiones que se complementan económicamente: permite importar el salitre chileno necesario para las explotaciones azucareras y tabacaleras de Tucumán, Salta y Jujuy y exportar a Chile aves, frutas, hortalizas, azúcar, aceite de oliva, etc. Antes de la construcción del ferrocarril este tráfico se hacía por vía marítima desde Chile hasta Buenos Aires y desde allí hasta el Noroeste, con el consiguiente encarecimiento de los costos y mayor pérdida de tiempo. Este ramal, convenientemente perfeccionado, permitirá lograr la salida al Pacífico de la producción subtropical del noroeste argentino y su acceso al mercado norteamericano.[23]

Una tercera vía, que se comenzó a construir en 1922 y no se terminó, es la de Zapala - Curucautín. Su conclusión sería de la mayor importancia geoeconómica, porque permitiría importar de Chile carbón, cobre, hierro, acero, cemento y maderas para una región la del Comalnie— que está llamada a tener un gran desarrollo industrial cuando se construya el complejo del Chocón - Cerros Colorados. A la vez permitiría exportar cereales, forrajes, animales en pie, carnes enfriadas y derivados, provenientes de la zona oeste de la provincia de Buenos Aires.[24] Por otra parte, la relativamente buena conformación topográfica, la escasa altitud (1.750 m sobre el nivel del mar) y la existen cia de un mismo tipo de trocha que evitaría los trasbordos, son otros tantos buenos motivospara concluir este ferrocarril.

Es de hacer notar que la tendencia hacia el Pacífico se ve debilitada por el formidable poder de atracción del sistema de la cuenca del Plata.

La tendencia austral

El geopolítico sueco Rudoll Kjellén consideraba que el espacio es

[23] ALFREDO ARNOLDS. *Geografía Económica Argentina.*
[24] Idem.

el primer factor para que un Estado sea considerado gran potencia[25], pero el espacio en sí, en la medida en que no sea organizado política y económicamente, que no sea objeto de una política de colonización adecuada, no solamente carece de valor, sino que provoca un vacío que atrae las apetencias extrañas. Esta cualidad de "atracción" propia de todo espacio inexplotado, se acrecienta y multiplica si es poseedor de vastos recursos naturales.

La Patagonia, cuya extensión territorial representa la tercera parte de la superficie del país, que posee el 70 % del petróleo nacional, el 80 % del gas, el 80 % del hierro, el 100 % del carbón, el 90 % de la fruta exportable, el 70 % del litoral marítimo, es la gran reserva estratégica de la Argentina. Su ocupación efectiva comenzó a fines del siglo pasado, pero la severidad de su clima, la falta de comunicaciones, la escasez de agua potable y la ausencia de buenos puertos motivaron el enrarecimiento demográfico de esa región, que es la de más baja densidad de todo el país: 0.72 habitantes por km^2. Su población sólo representa el 2,5 % de la población total del país, con el agravante de que su gran mayoría es extranjera.[26] No es casual que la penetración demográfica chilena se lleve a cabo por esta región, ya que se conjugan la favorable conformación topográfica de los Andes patagónicos, con su baja altitud, la existencia de numerosos valles que sirven de vía de penetración y, fundamentalmente, el bajo índice de población.

Afortunadamente, en los últimos años se ha operado una progresiva toma de conciencia sobre el papel que tiene asignado la Patagonia, y en general toda el área austral argentina, en el futuro nacional.

La decisión de construir dos grandes represas, el Chocón sobre el río Limay y Cerros Colorados sobre el Neuquén, provocará un cambio revolucionario en la estructura económicosocial patagónica. La realización de este proyecto tiene tres objetivos:

—Evitar las inundaciones, ya que se estima que en caso de repetirse las del siglo pasado, las pérdidas serían del orden de los 20.000 millones de pesos, quedando destruidos Jos esfuerzos de los últimos sesenta años.

—Recuperar para la agricultura vastas áreas actualmente desérticas. Se calcula que las 100.000 hs actualmente irrigadas se incrementarán a 231.000 en 1973, a 367.000 en 1983 y a 650.000 en el año 2.000. La zona del Alto Valle, en el radio de influencia del complejo hidroeléctrico, produce actualmente el 90 % de la fruta exportable, que aporta importantes sumas de divisas al país.

[25] J. E. ATENCIO, *op. cit.,* pág. 156.
[26] *Argentina Económica* y *Financiera,* pág. 41.

—La finalidad más importante radica en el aprovechamiento del potencial energético mediante dos centrales hidráulicas con una potencia instalada de 1.200.000 kilovatios. El 90 % de esta producción será destinada a satisfacer las exigencias del sistema Gran Buenos Aires - Litoral.

El Chocón - Cerros Colorados convertirá a la zona nordpatagónica —Comahue— en una región industrial. El petróleo de Plaza Huincul y el hierro de Sierra Grande, el plomo, vanadio, manganeso y volframio de la región son base segura de una gran industria pesada. Por otra parte, aumentará considerablemente la participación de las fuentes hidroeléctricas en el consumo de energía, hecho de gran significación, ya que se trata de una fuente no perecedera y que permitirá un ahorro de divisas al ir sustituyendo a los combustibles sólidos y líquidos. En 1965 sólo participó con un 1,5 % en el consumo energético del país, contra un 69,6 % de petróleo y derivados, 16,2 % de gas natural, 9,3 % de combustibles vegetales y derivados y un 3,4 % de combustibles sólidos y minerales.[27]

La Patagonia está vinculada a Buenos Aires fundamentalmente por vía marítima, y por el mar se transporta el petróleo de Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul y el carbón de Río Turbio. La ruta 3, que une Buenos Aires con Punta Arenas (Chile) y Usuhaía está pavimentada solamente hasta Bahía Blanca, y es la espina dorsal de la economía agropecuaria del sudeste de Buenos Aires y vertebra todo el litoral patagónico.

La Antártida es el objetivo final del impulso geopolítico austral argentino. Su condición de reserva potencial de riquezas minerales y su privilegiada posición estratégica dominando las rutas polares,[28] la han convertido en objetivo de las grandes potencias. Es de destacar la labor científica que realizan en ese continente nuestras Fuerzas Armadas, que culminan así su descollante papel comenzado en la efectiva incorporación de la Patagonia al territorio nacional.

Importancia estratégica del área austral argentina

Hemos dicho que nuestra situación geovial nos depara una ubicación secundaria con respecto a las grandes corrientes de tráfico. Esta posición, si bien es cierto que es desventajosa en lo económico, es ambivalente en lo estratégico. Esta ambivalencia se manifiesta en la relativa importancia *actual* de nuestra situación, pero especialmente en su gran importancia *potencial* derivada de las siguientes posibilidades:

—El cierre de los canales de Panamá y de Suez en caso de un con-

[27] *Argentina Económica y Financiera,* pág. 234.
[28] J. E. ATENCIO, *op. cit.,* pág. 336.

flicto bélico desviaría por el sur el tráfico mundial, excepto el que se realice directamente entre Europa y los Estados Unidos. En esta eventualidad, el Atlántico Sur cobraría una gran importancia estratégica.[29]

—La conversión de la Antártida en zona de conflicto, sea debido a la lucha por sus recursos o por el dominio de las rutas polares.

—El auge cada vez mayor de la estrategia de los proyectiles. Se ha dicho que la Unión Soviética puede atacar a los EE. UU. desde el Polo Sur con sus I.C.B.M. T-4A que tienen un alcance de 10.000 millas náuticas.[30]

Todas estas circunstancias, unidas a la necesidad de resguardar efectivamente las riquezas patagónicas, han hecho sugerir la necesidad de crear una Fuerza Conjunta Argentina —naval, terrestre y aérea—, adecuada a las características geográficas de la Argentina austral.[31]

EL INFLUJO GEOPOLÍTICO DEL MAR

Potencias marítimas y potencias continentales

La historia universal es, en buena medida, la historia del nacimiento y desarrollo de las potencias marítimas y continentales y de sus luchas por el predominio mundial. Sobre esta dicotomía tipológica se funda una de las mayores empresas historiográficas de los últimos años, la obra de HENRI PIRENNE: *Les grands courants de VHistoire Universelle*.[32]

También en el plano estratégico encontramos esta división y sobre ella se fundan las dos concepciones más fecundas del último siglo: la continental de sir Halford John Mackinder y la marítima del almirante Alfred Thayer Mahan. La primera fue magistralmente expuesta en la conferencia que pronunció Mackinder en la Sociedad Geográfica Real de Londres, el 25 de enero de 1904. La concepción continentalista del eminente geógrafo inglés influyó decisivamente en los teóricos de la geopolítica alemana y, en general, en todo el pensamiento geopolítico contemporáneo. El texto completo puede verse en la ya citada obra del Cnel. Atencio, págs. 367-379.

El pensamiento de sir Halford —expuesto en la antedicha conferencia, que tituló *The Geographical Pivot of Histoyy*— fue luego des-

[29] Cap. de navío F. A. MILIA, *op. cit.,* pág. 117.

[30] Almirante E. BIORKLUND. *Los problemas nucleares y de proyectiles teledirigidos en 1965.* En Revista de Política Internacional, clel Instituto de Estudios Políticos de Madrid, N° 78, pág. 141.

[31] Cnel. HUGO GASTÓN SARNO. *La primera Fuerza Conjunta Argentina.* Revista del Círculo Militar n° 670, Buenos Aires, 1963, pág. 36-47.

[32] j. Vicens Vives, *op. cit.,* págs. 108-9.

arrollado en sus obras *Democratic Ideals and Reality* y *The round world and the winning of the peace*.[33]

La concepción marítima tuvo un apasionado defensor en el almirante norteamericano Alfred Thayer Mahan, que la desarrolló en gran cantidad de obras y artículos, siendo el primero "The influence of Sea Power upon History, 1660-1783". Fue, además, un ferviente defensor del expansionismo norteamericano y su pensamiento tuvo decisiva influencia en los estadistas de las grandes potencias de su época.[34]

Pirenne, en su obra citada, caracteriza a ambas sociedades diciendo que la continental está "constituida por un grupo social cerrado, " que vive replegado sobre sí mismo en una estrecha solidaridad po- " lítica y religiosa, exclusivamente nacional; en ella el individuo se " subordina por completo al grupo, que mantiene su prestigio me- " diante la mas fanática de las intolerancias, apoyadas en la superiori- " dad racial que se atribuye. Su riqueza esencial es la tierra; la única " manera de aumentarla, la conquista". La civilización marítima, en cambio, "revela una sociedad orientada hacia el intercambio econó- " mico, y por lo tanto necesariamente influida por los pueblos res- " pecto a los cuales mantiene relaciones constantes. El contacto de " las ideas y las obligaciones que impone el comercio conducen, a pesar " de los conflictos creados por la competencia, al liberalismo y la to- " lerancia que acompañan siempre al cosmopolitismo. Como la guerra " no basta para enriquecer a los mercaderes, es preciso que recurran " a la colaboración, y la iniciativa que suscitan los negocios favorece " al individualismo, tanto en el plano social como en el intelectual".[35]

El imperio asirio, y el mongol de Gengis Khan, en la antigüedad, y Alemania y Rusia en nuestra época, son ejemplos típicos de imperios continentales, mientras que Creta, Fenicia y Venecia, en el pasado, y Gran Bretaña, Japón y los Estados Unidos contemporáneamente, son modelos de imperios marítimos.

La actual coyuntura internacional, desde 1945, puede ser descripta como el conflicto entre dos superpotencias: continental la una (Unión Soviética) y oceánica la otra (Estados Unidos).

El influjo del mar en nuestro país

Hecho el esbozo precedente, conviene indagar sobre la influencia

[33] Un estudio exhaustivo puede verse en el trabajo del profesor LUIS GARCÍA ARIAS, *Mackinder y el Heartland,* en la ya citada obra *Geopolítica y Geostrategia,* págs. 169-246.

[34] Cap. de navío JUAN GARCÍA FRÍAS, *El almirante Mahan y el Poder Marítimo,* en *Geopolítica y Geoestrategia,* págs. 103-136.

[35] Citado por J. VICENS VIVES, *op. cit.,* pág. 109.

que el mar ha tenido en nuestra formación histórica y si la Argentina puede ser adscripta a alguna de las clasificaciones citadas.

Respecto a lo primero, ya hemos dicho que la potencialidad de Buenos Aires fue creada por el tráfico atlántico del siglo XVIII. Esa importancia se puso de manifiesto en forma vigorosa a partir de fines del siglo pasado cuando nuestro país, integrado dentro del esquema de división internacional del trabajo impuesto por las potencias europeas, principahnente Inglaterra, se convirtió en el primer productor y exportador agrícola-ganadero.

A pesar de lo que el mar representa para la Argentina desde el punto de vista económico y estratégico, nuestro pueblo siempre vivió de espaldas a él, careciendo totalmente de conciencia marítima. El mar siempre fue nuestro flanco vulnerable, como se comprobó en la guerra con el Imperio del Brasil en 1828 y durante el bloqueo anglo-írancés durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas. Las armas de nuestros ejércitos pudieron imponerse cuando el poder naval no tenía participación decisiva en la estrategia general. Montevideo se mantuvo en poder de España hasta 1814 por la falta de escuadra del gobierno de Buenos Aires. Sólo cuando Brown batió a los navios realistas, capituló Montevideo.[36] Otro ejemplo de la influencia del mar en nuestra historia lo brinda la estrategia sanmartiniana al eludir el camino del Alto Perú, pasar a Chile y realizar un envolvimiento marítimo.[37]

Salvo lo expresado, la vocación de nuestro país ha manifestado una clara vocación continental, como lo exterioriza la dirección de sus impulsos expansivos (ver mapa 3).

Causas que motivan la ausencia de conciencia marítima

Sin desconocer la influencia de la idiosincrasia nacional, mencionaremos tres factores objetivos como causantes de la falta de conciencia marítima.

— *Falta de articulación del litoral:* Los aproximadamente 4.500 kilómetros de nuestro litoral marítimo no ofrecen buenos puertos naturales en número suficiente como para ser un incentivo para la navegación. Es más importante un litoral poco extenso con muchas irregularidades que, a la inversa, extenso y uniforme.[38] Otra característica de nuestro litoral es la ausencia de agua potable que ha motivado, entre otras causas, el bajo índice de poblamiento patagónico. En casi 3.000 km de costa hay sólo diez puertos, cuatro de los cuales, por su

[36] J. E. ATENCIO, *op. cit.,* págs. 251-2.
[37] F. A. MILIA, *op. cit.,* pág. 57.
[38] J. E. ATEN CÍO, *op. cit.,* pág. 248.

latitud, sufren la oscilación casi inverosímil de las mareas: 14 metros en máxima, que dificulta la carga y descarga de los buques.[39] Puerto Madryn es el único puerto que está en una sección de costa realmente articulada.

— *Falta de costas opuestas:* Los geopolíticos alemanes atribuyeron un valor casi decisivo a las costas opuestas como generadoras de la expansión marítima.[40] Vicens Vives, sin embargo, sostiene que sólo en el caso de los estrechos se da ese impulso, como resultante de la doble acción geopolítica de "dominio de la ruta" y de creación de un "glacis de seguridad", pero que en los demás casos se trata de un proceso complejo que comienza con el dominio de una corriente de tráfico y termina con la aspiración al "mare nostrum".[41] Sin embargo, el mismo autor sostiene que la costa puede provocar estímulos humanos y energías sociales "cuando se halle a distancias regulares de otra costa económicamente tentadora".[42]

Nuestra posición geográfica relativa, que nos depara un gran alejamiento de las costas africanas, las más cercanas, y de las europeas, fue otro de Jos motivos que, sin duda, ocasionaron la ausencia de tráfico marítimo.

— *Suelo fértil:* Ésta es una de las causas que más ha pesado en la conformación del carácter "continental" de nuestro pueblo. Se ha observado que desde la antigüedad, los pueblos agrícolas no necesitaban del comercio marítimo para su subsistencia, ya que del cultivo de la tierra obtenían lo necesario para su sustento y vestimenta.[43] Asimismo, que un litoral reunirá condiciones geohistóricas cuando se halle a regular distancia de una costa tentadora económicamente y que el grado de aprovechamiento aumentará en razón inversa de la abundancia de bienes que ostente.[44] La riqueza agrícolo-ganadera de nuestro país le aseguró una virtual autosuficiencia en cuanto a sus necesidades primordiales y motivó ese reflujo hacia el interior que es característico en nuestro proceso histórico.

La Argentina *y* el poder marítimo

De lo expuesto precedentemente surge la imperiosa necesidad de que nuestro país preserve sus intereses en el mar. La consolidación de nuestros vínculos con el sector antártico argentino, nuestra comunicación marítima con la Patagonia, la colocación de nuestras exportacio-

[39] F. A. DAUS, *op. cit.,* pág. 59.
[40] R. HENNING y A. KÓRHOLZ, *op. cit.,* págs. 78 y sgts.
[41] J. VICENS VIVES, *op. cit.,* págs. 227-228.
[42] Idem, pág. 111
[43] R. HENNING y A. KÓRHOLZ, *op. cit.,* pág. 82.
[44] J. VICENS VIVES, *op. cit.,* pág. 111.

nes, el abastecimiento de combustibles y bienes de capital imprescindibles para nuestro desarrollo industrial y el aprovechamiento integral del mar epicontinental, dependen de la consolidación de nuestro poder marítimo.

Mahan lo definía como la suma total de fuerzas y factores, instrumentos y circunstancias geográficas que cooperan para conseguir el dominio del mar, asegurar su propio uso e impedírselo al enemigo.[45]

En el caso particular de nuestro país, la importancia que tiene el comercio exterior, cuantitativa y cualitativamente, exige la existencia de una marina mercante que esté en condiciones de llevar a los puertos de ultramar nuestros productos y traer nuestros abastecimientos esenciales. Ello es así por dos razones:

— Desde el punto de vista económico, la menor participación de nuestros barcos en el comercio exterior significa un fuerte drenaje de divisas. En el año 1963 —en el que se anotó la mayor participación de bodegas argentinas desde 1952— nuestros barcos sólo transportaron el 22,43 % del total de nuestro comercio exterior y los buques que pertenecen a países que comercian con el nuestro transportaron el 21,09 %. El 56,43 % restante fue transportado por buques de terceros países, ajenos a la operación. Los fletes que se abonan a estos últimos se pierden, ya que no participan del mecanismo de compensación que se establece entre los países directamente interesados en el intercambio.[46]

El balance naviero argentino (diferencia entre los ingresos y los egresos reales de divisas originados por el transporte marítimo) arrojó en 1965 un déficit de 13.185.000 dólares. Entre los egresos por importaciones argentinas transportadas por buques extranjeros se abonó la suma de 69.628.100 dólares.[47]

— Desde el punto de vista estratégico la situación es clara. Si nuestras exportaciones e importaciones son transportadas por buques extranjeros en más de un 50 %, es evidente el grado de vulnerabilidad de nuestra economía y seguridad nacionales.

Según un informe del Instituto de Estudios de la Marina Mercante, nuestra flota ocupa el segundo lugar en Latinoamérica, luego de Brasil, en orden al tonelaje (Brasil 1.067.2321, Argentina 1.040.075 t y Chile 268.028 t). Hay dos datos, sin embargo, que deforman esa relación en perjuicio de la Argentina: *a)* Mientras la marina mercante brasileña tiene un índice de renovación del 19,6 %, el de nuestro país es de sólo 6,4 %, el de Méjico 63 % y el Colombia - Ecuador 23 *%.*

[43] Cap. de navío JUAN GARCÍA FRÍAS, *op. cit.,* pág. 120.

[46] Suplemento dominical del diario "El Día", de La Plata, del 23-IV-67, *El transporte por agua.*

[47] Informe de A.L.A.M.A.R. en "La Razón", de Buenos Aires, del 24—VI11-66.

b) Obsolescencia: la edad-promedio continental de los buques es de 15,5 años, la de Brasil es de 14,5, la de Venezuela 9,8, mientras que la de la Argentina es de 19,1 años, sólo superada por Uruguay y la República Dominicana.

Estos datos son lo suficientemente elocuentes como para poner de manifiesto que, sin un vigoroso impulso a nuestra industria naval, la economía y nuestra propia seguridad como Nación están seriamente amenazadas.

A este respecto merecen destacarse los siguientes párrafos del discurso que pronunció el capitán de navío Jonás L. Sosa, ex presidente de ELMA, en el Día de la Industria Naval: "La política de la in-
" dustria naval es una política subsidiaria de la política naviera nacio-
" nal, y ésta, a su vez, es subsidiaria de la política económica y de de-
" fensa... El desarrollo de los intereses marítimos en la República
" Argentina está en un grado de atraso impresionante y totalmente
" falto de concordancia con el desarrollo de otros aspectos de la co-
" munidad. Este atraso se debe a la falta de una coherente política
" naviera y esto, a su vez, por dos razones: por la falta de conciencia
" marítima que hay en el país (producto de la falta de conciencia mun-
" dial) y por la presión de intereses creados que tienden a mantener
" un tipo de economía colonial. Los sucesivos gobiernos han demostra-
" do poca o ninguna sensibilidad a la realidad de las características
" geopolíticas de la República, que es un país oceánico por excelencia
" y remoto por situación".[48]

CONCLUSIONES

Del análisis de la situación geopolítica de la Argentina surgen las siguientes conclusiones:

Política internacional

Nuestra posición geográfica influyó decisivamente en la política internacional argentina en las dos últimas guerras mundiales. La actual estructura de las relaciones internacionales ofrece como notas distintivas una dosis no despreciable de interdependencia entre los Estados y la aparición de asociaciones interestatales, características éstas que aconsejan una adecuación de nuestra posición a esta nueva coyuntura.

Esa interdependencia es una consecuencia de haberse convertido el mundo en un "sistema político cerrado", como ya lo advirtió Mac-

48 "La Nación", 10-IX-66, pág. 8.

kinder a comienzos del siglo, que registra con gran sensibilidad cualquier alteración que se produzca en su complejo circuito.

La interpenetración que se observa en los planos económico, científico y cultural —entre otros—, se exterioriza con gran intensidad en la política nacional e internacional de los Estados. Ambas resultan condicionadas en medida cada vez más creciente —y en relación inversa al poderío del país de que se trate— por las variables económicas, políticas, estratégicas y geográficas.

La Argentina no ha podido permanecer al margen de este proceso universal y su neutralismo —tan semejante en algunos aspectos al "aislacionismo" norteamericano de anteguerras— ha debido ceder lugar progresivamente a una mayor participación en los dispositivos de la defensa occidental. La Argentina suscribió en Río de Janeiro, en 1947, el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y adoptó actitudes en consonancia con el mismo, como su intervención en la crisis del Caribe a raíz de la existencia de proyectiles soviéticos en Cuba en 1962.

Conviene, sin embargo, no exagerar esta tendencia, porque en el marco descripto se observa una mayor fluidez y una transición del sistema bipolar propio de la "guerra fría" a un sistema pluripolar, aunque en la actualidad tal vez convenga calificarlo de "intermedio".[49] En este tipo de sistema se quiebran los rígidos moldes del sistema bipolar y se abre una vasta gama de posibilidades para las políticas nacionales.

En el orden económico

La vulnerabilidad de nuestra economía debe ser un incentivo para que forjemos los instrumentos aptos para conjurarla. A lo ya dicho en los capítulos anteriores, agreguemos que en un futuro mediato se estima que nuestra industria siderúrgica utilizará materias primas que se transportarán por mar en un 90 %, nuestro petróleo se exportará íntegramente por mar y en un 60 % desde los yacimientos hasta los centros de elaboración y consumo.[50] Estos datos son ilustrativos desde un punto de vista económico-estratégico y revelan que sin una marina mercante numerosa, moderna y eficiente, y sin una industria naval sólida y pujante, estaremos dependiendo del extranjero en un sector vital de nuestra economía.

En el plano estratégico

Caben aquí las mismas reflexiones que formulamos al hablar de la política internacional y en relación a la interdependencia. Nuestro

[49] RAYMOND ARON. *Paix et guerre entre les nations*. Calmann-Lévy, París, 1962, pág. 137.
[50] F. A. MILIA, *op. cit.,* pág. 116.

país está integrado en el dispositivo de la defensa occidental con un área de influencia decisiva en el Atlántico Sur. Esta integración, sin embargo, no es rígida y nuestro país se ha cuidado bien de comprometer su libertad de movimientos. La posición de la Argentina en el problema de la Junta Interamericana de Defensa y de la Fuerza Interamericana es muy clara. Con respecto a la primera propugna su institucionalización en el marco de la OEA, pero sin convertirla en un organismo supranacional, y con relación a la segunda postula la formación de fuerzas nacionales que actúen coordinadamente, pero teniendo cada país la decisión política acerca de su empleo. La existencia de una fuerza armada integrada con un comando supranacional, tal como lo postulan los Estados Unidos, ha sido rechazada por nuestro país.

Del análisis de lo expuesto surgen tres evidencias: 1) La necesidad de fortalecer nuestro Poder Marítimo para asegurar nuestros abastecimientos, dominar nuestras rutas e incorporar efectiva y definitivamente la Patagonia y la Antártida a nuestro acervo patrimonial. 2) Ocupar y valorizar nuestro espacio terrestre mediante una adecuada política demográfica, de comunicaciones y de desarrollo económico. 3) Vigorizar nuestras vinculaciones con los países de la cuenca del Plata, ya que ésta es un área vital para la Argentina y donde ya se está diseñando un espacio geopolítico llamado a tener decisiva gravitación en el panorama de la política mundial.

Un libro de un marino militar argentino



Centro Naval
•
Instituto de Publicaciones Navales

Estrategia y Poder Militar

del

CAPITAN DE NAVIO FERNANDO A. MILIA

- **Examen histórico de la estrategia adaptado a la actualidad.**
- **Noción moderna del sistema de armas.**
- **Una teoría original de acuerdo con los tiempos actuales.**
- **Enfoque internacional y nacional.**

Presentación:
Papel obra de 1ª,
240 páginas con ilustraciones,
encuadernación en "cartoné",
sobrecubierta en colores.

Adquisiciones:
En los destinos
de la Armada
y en las oficinas
del Instituto
de Publicaciones
Navales.

Precio del ejemplar: $ 250 m/n.

Primer Pilotaje realizado en el Río de la Plata, y el pleito que originó

Por el Capitán de Ultramar EMILIO BIGGERI

El Capitán de Ultramar Emilio Biggeri, pintor marinista honorario de la Armada Argentina y adscripto al Departamento de Estudios Históricos Navales, aparte de los numerosos cuadros que ha pintado con mano maestra, especialmente de acciones libradas por nuestra primitiva escuadra, y de las hermosas estampillas "Goleta Invencible" y "Buque Escuela General Brown", que recientemente han obtenido un premio filatélico internacional, ha publicado interesantes trabajos de carácter histórico-naval que revelan sus grandes condiciones de investigador y de ameno narrador. Muchos de ellos han visto la luz en las páginas de este Boletín, que lo cuenta entre sus colaboradores de valía.

Como si hubiera previsto que algún día sus compatriotas ligures poblarían la Boca y la convertirían en cuna de pintores y músicos, un misterioso impulso trajo al savonés Leone Pancaldo a la modesta Buenos Aires de 1538 y a su Riachuelo.

En busca de elementos para escribir un bosquejo histórico del pilotaje del Río de la Plata y antecedentes de los prácticos del mismo, tomé conocimiento de un personaje de tan extraordinaria personalidad que su vida, luchas, viajes y desventuras, allá por el siglo XVI, supera cuanto pudiera desear un novelista como argumento y material para una gran novela de aventuras.

Se trata de León Pancaldo, navegante ligur natural de Savona, ciudad en la que vio la luz en 1482, que en sus largas y numerosas navegaciones y aventuras recorrió las costas de Asia, África y América, formó parte de la expedición de Magallanes en calidad de tripulante de algún mérito y si bien no cumplió la circunnavegación del globo, a bordo de la nao «Victoria» regresando con Sebastián Elcano, llegó a España por sus propios medios, después de largos cautiverios en establecimientos portugueses de Asia y África.

Aunque su vida y desventuras, que no otra cosa fue el largo trajinar de este gran marino del conmovido siglo de los descubrimientos, fueron ya tratadas por algunos historiadores de garra, creo necesario dar publicidad, por lo que tiene de extraordinario, a la de por sí extraña llegada de León Pancaldo y un puñado de compatriotas al establecimiento de Pedro de Mendoza "Santa María del Buen Aire".

Su arribo a las aguas del Río de la Plata y el naufragio de la nave a su mando, «Santa María», además de contribuir inesperadamente a aliviar la hambruna de los primeros pobladores, constituye el primer dato concreto que poseemos sobre un pilotaje en nuestras aguas y, lo que es más, el primer pleito marítimo que yo conozca en el Río de la Plata.

A mediodía del domingo de Cuasimodo del 28 de abril de 1538, los famélicos pobladores de la recién fundada población de Nuestra Señora de la Santa María de Buenos Aires, se vieron sorprendidos por la aparición en el horizonte del río grande de dos velas que navegaban en conserva en demanda de la costa; abandonando sus labores, podían seguir desde el altonazo de la barranca el lento avance de las dos carabelas mientras hacían conjeturas y cálculos sobre la identidad de las embarcaciones. Cuando aquéllas estuvieron próximas, fue despachado un mensajero que, a caballo, cruzando los pajonales "del bajo", hacia el "río pequeño" (Riachuelo) donde se encontraban fondeadas las naos del señor Don Pedro, llevó la orden para que un batel saliera al encuentro.

Ya próximas las carabelas al extremo norte del banco, que corría paralelo a la costa, determinando el estrecho canal de acceso al Riachuelo, pudieron ver cómo una de ellas encallaba malamente a pesar de la gran marea de ese día. Era la «Santa María», de León Pancaldo, que hasta allí había seguido las aguas de la nao «Santa Catalina» al

mando del capitán español Don Antón López de Aguiar, y que por su menor calado iba delante sondando, pues según lo dice luego el mismo Aguiar, aquélla "demandaba dos brazas y media de agua".

Y allí debió quedar, perdida por abandono, la nave genovesa que, según el testimonio posterior de López de Aguiar era "muy vieja, de más de quince años y no ser para navegar".

Pocos días después la carga que transportaba la «Santa María» fue desembarcándose a tierra y, compuesta en gran parte por ropas, conservas, harina, vinos y "melezinas", sirvió para aliviar el hambre y la miseria de los pocos pobladores, saldo de la maltrecha expedición del señor Don Pedro de Mendoza.

* * *

La «Santa María» y la «Concepción» habían zarpado de Cádiz en agosto de 1536, fletadas y cargadas a "riesgo y ventura" de la firma armadora establecida en Valencia, Urban Centurión y Francisco Pozobonelo y Compañía, natural de Novara el primero y genovés el segundo.

Según el registro de la Casa de Contratación de Sevilla en que constaba la lista de mercaderías embarcadas en la «Santa María», se establece que el maestre era Juan Grao y el piloto León Pancaldo (¿Pancaliente?). A lo que parece la expedición fue puesta a las órdenes de León Pancaldo, pues el 1° de agosto de 1536, en Cádiz, éste hacía entrega ante escribano de la nao «Concepción» a Juan Pedro de Vivahlo, genovés, dejando constancia que la misma se hallaba cargada con 64 grifas de vino, cajas de dulce de membrillo, botijas de aceite, pimienta, canela, clavo y cotas de mallas.

Según los registros de la Casa de Contratación de Sevilla los armadores designaban sus factores al valenciano Juan Grao y a León Pancaldo, con facultades para vender la mercadería, dejando constancia expresa de que el destino era el Perú por el estrecho de Magallanes. La curiosa y extensa lista de mercaderías transportadas puede leerse en el registro de la Casa de Contratación y en el testimonio del proceso formado por el tesorero García Venegas y Felipe de Cáceres ante el Teniente Gobernador Francisco Ruiz Galán, contra el patrón del navío «Santa María», el genovés Pancaldo, que había querido introducir furtivamente dos esclavos negros. Nuestra Sra. Santa María de Buenos Aires, 1° de julio de 1538 - 20 de diciembre de 1539. (Documento inédito dado a conocer por Enrique de Gandía).

La lista de mercaderías embarcadas en la "baya de Cádiz" es muy extensa, pero entresacamos algunos renglones para dar una idea aproximada: "primero an cargado en caxa de N* 1 / cinquenta y quatro " estuches con sus peynes y fornimentos c mas quatro macos de agujas " de coser e mas ocho macos de plumas para escrevir / ytern otra caxa

” de N* 2 / ay noventa escobillas e mas cinco macos de hilo negro de
” coser veynte libras e mas dos macos de agujas de coser /.....
” ytem mas se an cargado honze cofres honze primero N* 1 / y siete es-
” cátulas de caxcaveles de todas las suertes e tres dozenas de boneticos de
” grana e mas de nueve dozenas de bonetes e mas ocho de grana/.....

” ytem otro cofre de número 6 en que ay diez y seys jubones de tela
” e mas quatro fieltros bermejos e mas diez dozenas de calsones de tela
” blanca e de color/ .....
” mas otro cofre numero ocho en que ay noventa y seys camesas con
” sus lavores e seys dozenas de mocadores (del valenciano mocaor: pa-
” ñuelo) ytem otro cofre de numero 10 en que ay nueve piezas de tela
” de génova que puede tener cada una quinze o veynte varas de tela
” de génova e tres fieltros de bermejo / y una escatula en que ay diez
” copias de oro y seda e una otra de seda negra e mas una camisa de
” olanda e mas seys sombreros de terciopelo/.
” ytem otro cofre de numero 11 en que ay treze pecazitas de tela blanca
” e mas seys piezas de reforzadas negras e mas otras seys de colores /

” ytem se an cargado quatro dozenas de arcabuzes y una de fornimen-
” tos en las cuales cinquenta arcabuzes /.
” ytem mas se an cargado nueve caxas de ferramientas de calafatear
” que ay martillos, barrenas açadas e otras ferramientas de calafates”.

Sigue la extensa lista con: “jubones de seda cruda, sombreros de
” seda, penachos negros y de colores, piezas de raso y damasco, sillas
” ginetas, «paños de rostro», botes de conservas, talabartes, chapines,
” cera amarilla y blanca, azafrán, avellanas, jabón, espadas, pantuflas,
” borceguíes, riendas, cinchas, pretales, quesos de Mallorca, balanzas,
” cuerdas, cortinas con sus galones de oro, «penetes» para limpiar dien-
” tes, harina, «quarenta e ocho maxcaras», rodelas, ciruelas, mas «dos
” balas de papel blanco».
” mas se an cargado dos barriles uno de a triaca y el otro de matridal /.

” mas se a cargado un caxita de N* 1 de vidrio en que ay quarenta
” piezas/ .....
” y habia caxas de vidrios esmaltados y blancos y esmaltadas de bermejo
” y taças y ampollas / y tiseras y estuches de mugeres y cuchillos, un
” saquito con cuatro libras de azafrán pero de Barcelona mas un cofre
” llandado en el cual ay tres dozenas de espadas e mas ocho piezas de
” chamelote syn aguas (?) y caxetas de condenate e mas treynta caxetas
” del mesmo condenate e mas veynte e una caxica de carne de mem-
” brillo, manteles alimaniscos/ .....
” y un cofreçico con ciento e veynte e una varas de manteles gordos,

” talavartes de çumaque e una pieça de fustán de color y pieles de
” çuimaque de todas colores”.

” mas otro cofre numero 12 / en el qual ay diez pieças de chamelote
” con aguas de colores e dos piezas sin aguas de colores e veynte c seys
” piezas de tela de calían”, “dos piezas de terciopelo apichillado” ...
” y çapatos de muger, y paños gruesos de las montañas, camisas de
” Rúan, camisas de «presylla» e mas quatro dozenas de çaragüelles
” (saragüell: pantalón corto valenciano)”... “caçólicas de olores e mas
” una dozena de peloticas de olores” y “aceites de olores” y un “puiño
” de agua de angeles” y “quatro pares de mangas labradas de oro”...

Y después de los lujos: terciopelo, grana, raso y damascos para los supuestamente opulentos colonos del Perú, siguen las conservas y alimentos: “botes de conservas”, “ocho caxicas en las cuales ay veynte e dos varriles de agua de murta” (?), quesos de Mallorca, “cien a Rovas de azeyte”, alcaparras, pipas de harina, “mas una caxa de todas las melezinas”.

Mas también Pedro de Vivaldo embarcó por cuenta de un tal Rafael Ferrofin algunas mercancías: chamanas de tafetán, jubones de fustán, talavartes de tapetado, un barril de agua de azahar y otro de agua rosada, agujas, corchetes “e tres libras de margaritas”; espejos y “muslos de Raso con sus medias calzas de paño”, espuelas, un barril de herraje “contenieno” hachas grandes y pequeñas y “mas diez mil clavos de tallados”, “mas ciento cuarenta pipas de vino”, “mas Registro veynte e tres pipas de vino de marineros/, sin olvidar en tan completo remito “diez Rosarios e dos barriles de conservas”.

Un mercader genovés, Nicolao Fiesco Rajio, por intermedio del escribano de a bordo don Benito Grielo de Basinana, embarca una importante partida compuesta de: “vino, xabón, tres barriles de açucar en que van ocho a Robas de una libra", clavos tras doblados, cuatro barriles de conservas de alperchigas y peras, “un barril lleno de ajos y en el esta un jarro en que hay tres libras de açafran e una talega en que ay dos almudes de mostaza e mas doze dozenas de peynes/, cuchillos alemanes y de Vergara “una talega en que ay diez libras de pimienta”, clavos, nuez moscada y canela, “mas diez arrovas de açeyte de las ocho a Rovas en medias botijas e las dos en cuartas”, “dozientos anzuelos para pescar”.

Y al final de tan extenso, variado y confuso manifiesto de carga se detallan los equipos de la nao:

> “ el navio con el aparejo e xarçia menuda conplido de todo ayn faltar cosa ninguna/.
> ” ocho cables de cañamo de buen gordor e tamaño/.
> ” dos gominas de cañamo/.
> ” cinco ancores/.

” dos bombas la que tiene e otra/.
” las velas que tiene y olona para otras/.
” barca y esquife con candados y esquifazones de Remos”.

— *Armas:*

“seys tiros gruesos de artillería/.
” nueve versos/.
” seys quintales de plomo/.
” doze dozenas de lanças y dardos/.
” quatro dozenas de partecanas y otras quatro dozenas de Rodelas/.
” cinquenta arcabuzes”.

— *Gente:*

” veynte marineros entre los cuales entran maestre e piloto e otros oficiales/.
” veynte grumetes quatro fajes”.

Del mismo tipo y variedad debía ser la carga de la «Concepción», al mando del piloto Juan Pedro de Vivaldo, comprometido a navegar “en consigna y obediencia” a las órdenes de Pancaldo. Ante las mismas autoridades y por el mismo Registro, el maestre Juan Grao se comprometía a transportar dichas mercaderías al Perú pasando por el Estrecho de Magallanes sin más escala que las Canarias, a fin de hacer aguada y leña.

Habiéndose entregado el Registro e Instrucciones en sobre cerrado y sellado debidamente firmado por los señores Jueces de la Casa de Contratación, la «Santa María» y la «Concepción» zarparon de Cádiz en agosto de 1536.

Las embarcaciones debieron de tocar en Canarias y/o en la costa del Brasil, pues en el complicado pleito planteado en Buenos Aires se hace cargo a Pancaldo de intentar el desembarco de dos negros esclavos sin el debido permiso, y éstos muy bien pudieron ser adquiridos en esta última recalada, según sugerencia de algunos cronistas.

Sea como fuere, las naos siguieron su derrota en demanda del Estrecho de Magallanes, y de la confusa relación de los hechos referidos en un documento existente, publicado en el Archivo Nacional de la Asunción y mencionado por Enrique de Gandía, se puede deducir que recorriendo la costa patagónica la «Concepción», al mando de Vivaldo, adelantándose a la capitana «Santa María», encalló en la embocadura de Río Gallegos, a toda vela, perdiéndose la mayoría de la carga. Es posible que después de recoger a la tripulación, Pancaldo intentara seguir a través del Estrecho, mas rechazado por los fuertes vientos del S.W. predominantes en la región, se viera obligado a retroceder abandonando su objetivo para pensar en la isla de Santo Domingo, donde los pobladores enriquecidos en Centroamérica podían ser buenos

compradores, cambiando posteriormente su destino para introducirse en el Río de la Plata, donde sabía de la existencia y reciente fundación de un establecimiento por la expedición de Don Pedro de Mendoza. Allí vendería sus mercaderías a los supuestamente enriquecidos conquistadores.

Así llega la «Santa María» al mando de León Pancaldo a las aguas del Río de la Plata, a mediados de febrero de 1538.

Desconociendo la posición del establecimiento de Buenos Aires, Pancaldo remontó el anchuroso río de Solís siguiendo la costa norte, más elevada y de aguas más profundas, sin hallarlo ni encontrar referencia alguna, ya que ni siquiera pudo ponerse en contacto con los indios; algunas leguas antes de llegar a la isla San Gabriel la «Santa María» fondeó y Pancaldo con el batel o fragata se dio a reconocer el río hacia el interior en busca de la citada población, dejando a Juan de Vivaldo a cargo de la carabela.

Una semana después de su partida, el 7 de abril de 1538, los que permanecían en la carabela pudieron ver con la alegría que es de imaginar, y registrada en los documentos del juicio, la aproximación de un galeón que vino a fondear a poca distancia. Los de la «Santa María» se trasladaron en un batel al barco recién llegado, donde pudieron comprobar que se trataba de la «Santa Catalina», al mando del capitán Antón López de Aguiar y que era acompañada de la «Marañona», así llamada por ser su propietario el capitán Frías Marañón, antiguo socio de Pedro de Mendoza residente en España, y que venía al mando de Alonso Cabrera, veedor de fundiciones y alférez general de infantería.

Los dueños y armadores de estas naves eran Martín de Orduña, representante en España de Pedro de Mendoza, y Domingo Zornoga que gozaba de grandes derechos, acordados por Mendoza quizás en garantía o retribución de algún empréstito, sobre las conquistas del Río de la Plata.

De López de Aguiar se puede decir lo que dijeron los testigos del pleito que posteriormente se originó, que era "muy buen piloto y muy diestro y sabio en la navegación, ansí en tomar la altura del Sol, como en hacer cartas de marear".

Las dos embarcaciones habían llegado al Río de la Plata a fines de marzo de 1538, donde debieron soportar un fuerte temporal, posiblemente del S.W., o pampero como se llamaría después, a raíz del cual la «Marañona» había corrido hacia las costas del Brasil donde se propuso pasar el invierno y era en busca de ella que Pérez de Aguiar andaba por esos parajes.

Vivaldo, en su visita a López de Aguiar, el 8 de abril de 1538, le explicó su situación, haciéndole notar en su emoción la condición pre-

caria en que se encontraban, ya que cada tripulante contaba nada más que con ocho onzas diarias de mazamorra por todo alimento, careciendo de anclas y cabos; los detalles están ampliamente relatados en el proceso y pleito posterior publicado por José Toribio Medina en su estudio sobre Pancaldo (Santiago de Chile, 1908).

Vivaldo rogó que después de esperar el regreso de Pancaldo, los guiase hasta donde se hallaba el establecimiento de Don Pedro de Mendoza diciendo, según las declaraciones de Pérez de Aguiar, que le seguirían a la isla San Gabriel donde esperaban encontrar a la «Marañona» o donde fuese, "porque no tenían ningún remedio de salir de dicho río", y poniéndose a sus órdenes "le ofreció la nao y mercaderías". Es muy posible que Pérez de Aguiar exagerara estas ofertas para demostrar la urgencia y dificultades en que se hallaban los navegantes genoveses, pues Vivaldo se defiende en el pleito sosteniendo que aseguró a Antón Pérez de Aguiar que su propósito era trasladarse a Buenos Aires para ofrecer en venta las mercaderías, siempre que los habitantes tuviesen oro y plata suficiente; de lo contrario se dirigirían a otra parte donde pudiesen hacerlo. Sostenía, asimismo, que la demora de López de Aguiar se debió al mal tiempo que le impidió navegar y no a la espera de Pancaldo; lo cierto es que las dos naves siguieron viaje hasta la isla San Gabriel yendo delante la «Santa Catalina» sondando, pues calaba menos que la «Santa María». Allí fondearon y al día siguiente López de Aguiar se puso en marcha después de avisar a Vivaldo que se dirigía a la isla Martín García en busca de la «Marañona», dejándolo en el temor de que "se iba adonde estaban los cristianos" abandonándolos.

Después de dar vueltas a la isla Martín García, López de Aguiar regresa sin embargo a la isla San Gabriel, el 19 de abril de 1538. Allí, conferenciando con Juan Pedro de Vivaldo, se entera que León Pancaldo regresaba por tierra después de salvarse a nado al darse vuelta la embarcación en un temporal, por lo que, teniendo en cuenta —y éstas son declaraciones de López de Aguiar— que "más perdidos se hallaban entonces que nunca habían estado", que habían perdido la «Fragata» con la que pudieran sondar ya que la nave era "grande e demandaba mucha agua", "e que se perderían en dicho río", le rogaba que esperasen a Pancaldo ofreciéndole "su persona e nao e mercaderías".

López de Aguiar deja constancia, en las largas actuaciones del pleito que luego se planteó, que debido a verlo en "la perdición tan grande" en que se encontraban los genoveses, decidió esperar a Pancaldo, decisión que le costó más de cuatrocientos ducados, ya que hubo de mantener y pagar sus sueldos a los treinta y cuatro hombres que tripulaban el galeón, además de que en un fuerte temporal sufrido durante la espera perdió un ancla que pesaba tres quintales y

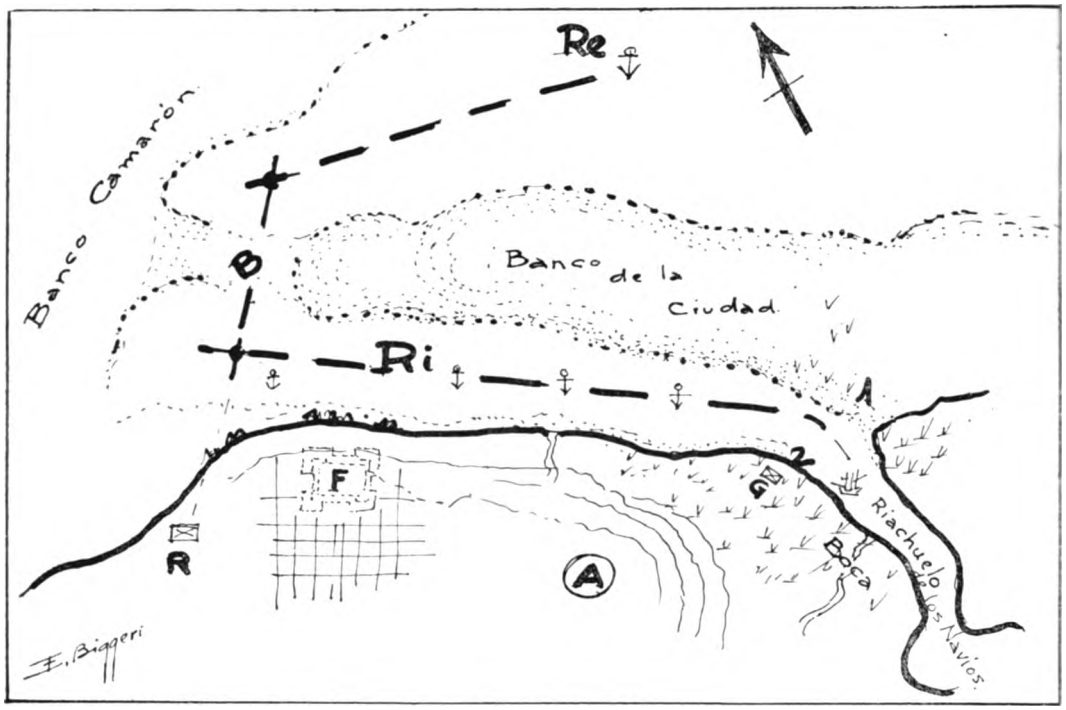
medio con su grumena que en conjunto costarían más de cincuenta ducados.

El 24 de abril de 1538 llega al fin León Pancaldo y antes de ir a su nave se dirigió a la de López de Aguiar, al que expresó su agradecimiento "con los ojos llenos de agua" diciéndole que "después de Dios él era e había sido su remedio, e que el se lo pagaría muy bien"... y según las palabras del capitán español le pedía "por amor de Dios que fuese delante con su galeón, con la sonda en la mano, porque no diese en seco la dicha nao e no se perdiesen ellos y las mercaderías" y dice que "tan perdidos e tan sin esperanzas de remedio que de su propia voluntad me dieran más de seiscientos ducados de oro, luego pagados, si yo se los pidiera porque los pusiera en salvo, el cual precio yo no les quise pedir, teniendo en pensamiento que ellos de su propia voluntad me gratificaran e pagaran mi trabajo"...

Así pues la «Santa Catalina» se puso en marcha hacia Buenos Aires seguida de la «Santa María», de mayor calado. La navegación debió durar aproximadamente dos o tres días, puesto que llegaron frente a Buenos Aires el 28 de abril de 1538 por la tarde, con una gran marea, como ya veremos. La navegación debió ser un tanto azarosa, ya que según declara luego Pancaldo en el juicio posterior que se inició en Buenos Aires, "También él como nosotros no sabía donde estaban los cristianos ni si eran vivos y él no osaba pasar a ésta banda con su galeón de la otra banda de las islas San Gabriel, donde estábamos porque además que ellos eran tan pocos y no sabían la tierra"...

Asimismo, aseguraba que López de Aguiar nunca había estado en el Río de la Plata ni lo conocía, puesto que en algún momento hasta "tomó la vía e derrota del Río de las Palmas" reaccionando recién cuando desde Buenos Aires salió un batel a recibirlos. Pero es muy posible que esto último ocurriera cuando López de Aguiar rumbeara hacia el norte para zafar el banco que luego dio en llamarse de la Ciudad, justamente por cerrar la boca del Riachuelo partiendo de la ribera este y corriendo paralelamente a la costa hasta casi a la altura de la actual calle Humberto I, dejando entre él y la ribera un (anal y zona profunda que constituía lo que posteriormente fue la Rada Interior. Esta rada interior ocupaba exactamente el lugar en que están los actuales diques 3 y 4, y el canal de acceso al Riachuelo corría por los actuales diques 2, 1 y Dársena Sud, con bastante aproximación.

Así, el 28 de abril de 1538, los habitantes de Buenos Aires vieron llegar a las dos naves y pudo el batel recibirlas en el extremo norte del banco o acceso al Riachuelo y con la alegría que tuvieron los genoveses del «Santa María», "largaron el timón y la sonda, y la dicha nao arribó tanto hasta que dio en seco en un banco", según López de Aguiar declara en el juicio. La verdad es que allí quedó y se fue



A Altos de San Pedro, actualmente Parque Lezama, paraje donde posiblemente se asentó la fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza.

F Posición aproximada del Fuerte y fundación de Buenos Aires por Juan de Garay.

R Posición aproximada del Retiro (Recoleta).

Re Rada exterior (posteriormente) con 18 a 20 pies de profundidad.

Ri Rada interior (y canal de acceso al Riachuelo) con 12 a 15 pies de profundidad.

B Barra exterior, para pasar la cual se ponía proa al convento de los Recoletos o Retiro.

G Guardia o fortezuelo (posteriormente) del Riachuelo.

1 y 2 Lugares donde se tomaba la "sirga" con caballos para remontar el Riachuelo.

NOTA: Este croquis es aproximado y ha sido trazado por el autor solamente a título informativo, en base a croquis posteriores.

destrozando la nao de Pancaldo, no sin que antes se tratara de salvar parte de sus aparejos, como lo testimonia López de Aguiar. Según el informe de algunos pilotos de la Armada de Don Pedro de Mendoza, "no se perdieron por tormenta sino porque no siguieron la canal y no traer batel para largar ancla, porque largando ancla aunque

encallaran las pudieran sacar"; así terminó el primer pilotaje realizado en el Río de la Plata.

* * *

A la llegada de Pancaldo hacía justamente un año que Don Pedro de Mendoza había partido enfermo para España (22 de abril de 1537); su segundo, Francisco Ruiz Galán, había partido para Asunción juntamente con Juan de Salazar, para disputar a Irala el mando del Río de la Plata. Al frente de Buenos Aires quedaba Juan de Ortega, rodeado de un reducido grupo de conquistadores que vegetaban en la hambruna, hallándose escasos de las cosas más esenciales como ser herramientas, armas y ropas.

Es de imaginar pues la utilidad que prestarían las mercaderías transportadas por Pancaldo y rescatadas del naufragio.

Pero pronto se inician una serie de pleitos, en los cuales no sólo se ven enredados Pancaldo y sus hombres sino media población de Buenos Aires; en ellos aparecen detalles muy interesantes entre papeles y testimonios.

Uno de los pleitos fue el que plantearon el tesorero Garci Venegas y el contador Felipe de Cáceres ante Ruiz Galán, ya de regreso de Asunción el 1° de julio de 1538, acusando a Pancaldo de intentar introducir dos negros esclavos sin la debida autorización o licencia de Su Majestad, por intermedio de los oficiales de Indias de Sevilla o Cádiz.

De esto se defendió Pancaldo diciendo que su destino era el Perú y no Buenos Aires, que los esclavos pertenecían a los dueños de la «Santa María» y eran destilados al servicio de este barco, habiéndose comprometido a llevarlos de retorno a Cádiz donde había hecho un depósito de garantía.

Pero a pesar de las razonables explicaciones de Pancaldo el pleito siguió en un ir y venir de presentaciones y testimonios, hasta que aproximadamente el 8 de enero de 1539 las dos partes se ponen de acuerdo para vender a los dos esclavos en subasta pública. Así fue que el negro Vicencio fue adquirido en 145 ducados por Antón López de Aguiar, y el negro Macián por Gregorio de Lerjes, en 65 ducados.

Otro de los pleitos en que se vio envuelto Pancaldo en Buenos Aires es citado por Enrique de Gandía en su trabajo publicado en 1931: *Los primeros italianos en el Rio de la Plata.* Se trata del pleito que León Pancaldo sostuvo con Juan Pedro de Vivaldo, capitán de la «Concepción», haciéndole cargo de la pérdida de ésta en las proximidades de Río Gallegos; según esto Vivaldo había desobedecido las órdenes y el 30 de noviembre de 1537 había encallado al adelantarse a la nave capitana con pérdida de la embarcación.

Pancaldo reclama una indemnización por parte de Vivaldo, por

pérdida del buque y la mercadería, de dieciséis mil pesos de oro con intereses y costas.

Es difícil que Vivaldo haya podido satisfacer el importe de la reparación y es muy posible que Francisco Ruiz Galán ordenara fuese archivado el pleito. Además, es de suponer que Pancaldo iniciara esta demanda contra su paisano y colega sólo para salvar su responsabilidad.

Pero el pleito que más nos interesa por vincularse al tema de Pancaldo, es el del cobro del pilotaje realizado.

Por un escrito fechado el 20 de julio de 1538 y presentada ante Ruiz Galán, teniente gobernador y capitán general, López de Aguiar demanda a Pancaldo y Juan Pedro de Vivaldo por el cobro de novecientos ducados de oro: cuatrocientos por manutención y salarios de la tripulación de la «Santa Catalina» y quinientos por el pilotaje de la «Santa María», aduciendo que éste había servido para salvar no sólo la nave sino a su tripulación y mercaderías y agregando cincuenta ducados por valor del ancla y gumena perdidas en San Gabriel.

El 27 de julio de 1538 Pancaldo y Vivaldo se presentan "e dijeron que niegan la dicha demanda con protestación"; seguramente que ya Pancaldo aplicaba el principio: "No cure no pay", que rige los contratos modernos de salvataje y remolque. Aseguraban los dos socios genoveses que su objetivo no había sido dirigirse a Buenos Aires, y que si López de Aguiar permaneció junto a ellos y conjuntamente se dirigieron al establecimiento de Don Pedro de Mendoza era porque le convenía la unión desde que "También él como nosotros no sabía donde estaban los cristianos, ni si eran vivos..." y "...el dicho Antonio López con su gente e nosotros con la gente que traíamos en la dicha nao, que eran sesenta hombres, nos podríamos mejor conservar e ayudar los unos a los otros".

Siguiendo su defensa, aseguraba Pancaldo que la encalladura y pérdida de la «Santa María» era debida a "culpa de dicho Antonio López, por no hacer señal que era bajo, a cuya cabsa de dar en seco echamos muchas cosas a la mar, que podrían valer e valen más de mill ducados de oro".

Probaba asimismo que López de Aguiar nunca había estado en el Río de la Plata, negándole conocimiento de la ruta al decir que en algún momento tomó "la via y derrota del Río de las Palmas" (lo que significaría que ya se conocía con este nombre el brazo del río Paraná así llamado actualmente).

Asimismo, culpábalo a López de Aguiar de todas las desventuras comerciales que le sobrevinieron al decir que "por su cabsa fuimos a dar en seco con la dicha nao cerca de este dicho puerto, a cabsa de lo cual nos ha venido mucho daño e vendimos nuestras mercaderías

fiadas a la ventura, que ni sabemos si cobraremos alguna cosa, ni si no, porque si el daño que desto se nos ha seguido nos hobiese de pagar el dicho Antonio López de Aguiar no basta toda su hacienda", y terminan los dos genoveses demandándolo a su vez por "mill ducados" por todos los daños ocasionados al varar la nao "por él no nos hacer señal, como quedó de nos la hacer, e no la hizo".

Niega Pancaldo, en lo que hoy llamaríamos una "agachada", su voluntad de dirigirse a Buenos Aires asegurando que su destino real era Santo Domingo, para lo cual se hallaba suficientemente aprovisionado. Sólo trató de acompañar a López de Aguiar para unir sus fuerzas con vistas a la seguridad.

El juicio se prolonga en un ir y venir de escritos, hasta que se llama a declarar a numerosos testigos por parte de López de Aguiar, los que confimaron la oferta de Pancaldo de "mill ducados de oro... porque los pusiera a salvo y llevara adonde estaban los cristianos". Afirmaban asimismo que Pancaldo desembarcó en Buenos Aires muchas mercaderías de diversas maneras, "que fueron muchas sedas y brocatos, paños de lana, muchas ropas hechas e mucho calzado, e corambre, e muchos vinos, e açeytes y especiería"... por valor de cincuenta mil ducados de oro "las cuales han vendido y venden y tienen por vender"; igualmente aseguraban que lejos de estar desarmados como decía Pancaldo los hombres de López de Aguiar traían muchas lanzas y picas "e dardos e pavesas e tiros de fuego"...

Entretanto y llegado a Buenos Aires el veedor Alonso Cabrera, termina por ponerse de acuerdo con el teniente gobernador Francisco Ruiz Galán, compartiendo el mando así como el ejercicio de la justicia, y como primera medida deciden nombrar al piloto Juan Pérez, a Hernando de Ribera y a Bartolomé Raban, para que tasaran el valor del pilotaje así como los gastos ocasionados, dando como resultado que los jueces expidieran al fin su veredicto: "...debemos condenar y condenamos al dicho León Pancaldo en ciento cincuenta ducados por el pilotaje, costas y gastos que hizo hasta de poner en este puerto con la dicha nao", acordando un plazo de nueve días para el pago.

Pero el genovés no pagó y posteriormente, según se desprende de una Cédula Real del 18 de octubre de 1539, López de Aguiar se presenta al Consejo de Indias reclamando la ejecución de la sentenda; pero a pesar de que parece que Pancaldo volvió a apelar, no se presentó a su debido tiempo por lo que el pleito quedó como cosa juzgada y el pilotaje sin cobrar.

El fin real del asunto, de este primer pleito por el primer pilotaje realizado en el Río de la Plata, fue que Antón López de Aguiar volvió a España con la nao «Santa Catalina» en abril de 1539, regresando luego con Alvar Núñez Cabeza de Vaca y hallando a Buenos Aires ya

abandonada y despoblada, habiendo fallecido León Pancaldo. El mismo López de Aguiar halló la muerte en estas aguas al remontar el río Paraná con destino a la Asunción al mando de Don Pedro Estofiñan Cabeza de Vaca.

* * *

Para curiosidad del lector diremos que las mercaderías restantes traídas por Pancaldo, terminaron por repartirse entre Domingo Martínez de Irala y sus acompañantes, cuando en compañía de Alonso Cabrera llegaron de la Asunción para despoblar a Buenos Aires. Muchas mercaderías habían sido adquiridas por los conquistadores por medio de documentos a pagar cuando hubiesen adquirido fortuna en estas tierras.

De los hombres que componían la expedición comercial de los genoveses se sabe que, después de sufrir mortificaciones y maltratos del despótico Ruiz Galán, regresaron en su mayoría a España, según se puede ver en una Cédula Real fechada en Valladolid el 20 de noviembre de 1539 y en otra fechada en Madrid el 15 de agosto de 1540. En estas Cédulas se ordena a Ruiz Galán le sean pagados a Esteban Salgado, genovés, las mercaderías y víveres tomados por los españoles a Pancaldo y Vivaldo.

Luego dos genoveses, Cipión de Grimaldo y Juan Bartolomé, llegaron a la Asunción con Alvar Núñez Cabeza de Vaca, en función de factores de Centurión y Pozobonelo, mas hallaron muy pocos restos de las mercaderías allí transportadas y almacenadas.

Así termina, someramente resumido, el primer pleito del primer pilotaje realizado en nuestras aguas, en las cuales debía desarrollarse la mayor parte de la historia argentina, militar, política y comercial.

De la lectura minuciosa de la documentación de dicho pleito se deducen muy interesantes observaciones sobre la vida de los primeros conquistadores, y no puede terminarse esta reseña sin hacer la biografía de un gran navegante como lo fuera León Pancaldo, que se destaca en forma especial en la historia de los descubrimientos del siglo XVI. Su vida, estudiada fragmentariamente por algunos historiadores, no pone en evidencia su destacada personalidad y las extraordinarias aventuras de su vida de navegante, aun cuando a veces figurase en segundo plano tras hombres como Magallanes, El Cano, Diego Colón y los conquistadores de Pedro de Mendoza. Su vida fue una aventura perpetua; una aventura novelesca que merece ser escrita.

* * *

Dadas las limitaciones de espacio, nos allanaremos a hacer un breve resumen de la vida de León Pancaldo.

León Pancaldo nació en Savona (Génova) en 1482; su padre se llamaba Manfino Ansermi o Anselmi, de oficio cardador de lana.

Casó con Salvaja Pancaldo, a lo que se supone poco antes de embarcar en la expedición de Magallanes. Lo ligaba una gran amistad a Diego Colón, a tal grado que éste le nombró su apoderado desde la isla Hispañola el 14 de enero de 1514, para representarlo en Savona, lo que hace suponer que haya hecho algún viaje a Santo Domingo, donde iniciaron esta amistad.

Cuando Magallanes prepara su expedición en busca de un paso a las Molucas, Pancaldo se enrola en la «Trinidad», figurando en la "Relación del Sueldo que ha de haber la gente en la Armada de Magallanes" con una asignación mensual de 1.200 maravedíes; figuraba embarcado como marinero.

La expedición penetra el 10 de enero de 1520 en el Río de la Plata dando nombre al Cerro (Monte Vidi), y luego de explorar el estuario la «Santiago» penetra hasta el río Uruguay. Sigue a Puerto Deseado y San Julián, donde Magallanes reprime la conocida rebelión. El 21 de octubre de 1520 descubre Cabo Vírgenes y penetra en el Estrecho, desembocando en el océano Pacífico el 27 de noviembre de 1520.

Después de la larga y dolorosa travesía del Mar del Sud se produce por fin la llegada a Samar, en el archipiélago de San Lázaro (Filipinas), donde halla la muerte Magallanes el 28 de abril de 1521. Siguen alternativas en el mando y la llegada a Tidore de la «Victoria» y la «Trinidad», donde está embarcado Pancaldo.

La «Victoria», al mando de Sebastián de Elcano, sigue su navegación hasta regresar a España cumpliendo la primera circunnavegación del globo.

La «Trinidad», en muy mal estado, resuelve dirigirse a las costas de México o Nueva España, sufriendo numerosos contratiempos; vientos contrarios, provisiones escasas y tripulación enferma, la obligan a regresar a Maluco, con más de 30 bajas, llegando después de siete meses de penosa navegación, en la cual descubrieron varias islas.

En Ternate son hechos prisioneros de los portugueses, que se habían apoderado de las instalaciones y gente dejadas por los españoles.

Según una relación de Pancaldo hecha en Valladolid en 1527, allí les tomaron los portugueses "todas las cartas e astrolabios y cuadrantes y regimientos y los libros que habían hecho de derrotar, en los cuales estaban asentadas la navegación y las islas que habían hallado, y mercaderías que en ellas había, los cuales libros hizo este declarante en italiano"... lo que hace suponer a algunos estudiosos que Pancaldo fuera el autor del "Roteiro da viagem de Fernam de Magalhaes", y creen ver confirmado esto por una nota que al final del mismo documento dice "E isto foy tresladado dehum quaderno de hum pyloto genoes, que vynha na dita nao, que escrevo toda a vyage"...

Y se supone que este "Roteiro" cayó en manos portuguesas al apresar a la nao «Trinidad». Debe recordarse que Pancaldo fue ascendido a piloto, en viaje.

Luego de cuatro meses de prisión en Ternate, Pancaldo es enviado como prisionero sucesivamente a Banda, Java y Malaca hasta que, conjuntamente con otros españoles, es enviado a Cochin, en la India. En estos traslados fueron muriendo todos sus compañeros, sobreviviendo solamente Pancaldo y Juan Bautista Ponceron, otro genovés que fuera maestre en la «Trinidad», quienes permanecieron presos en Cochin durante diez meses, desfallecientes de hambre y enfermos, hasta que con la ayuda de algunos amigos se embarcaron de "polizones" en una nao que suponían zarpaba para Portugal, mas la «Santa Catalina» —que era la nao— tomó la ruta de Mozambique, donde invernó. Allí fueron aprisionados y engrillados. Es entonces cuando en una carta dirigida a Carlos V relatando sus penurias, Pancaldo usa su título de "piloto", carta que seguramente fue entregada a algunos navegantes genoveses que recorrían aquella región.

Poco después fallece Ponceron y Pancaldo, con la complicidad de dos marineros, consigue esconderse en la nao de Francisco Perero, que de Mozambique se dirigía a Portugal.

Llegado a Portugal, fue encarcelado, obteniendo al cabo de un tiempo la libertad por gracia real.

En abril de 1527 Pancaldo se encuentra en Valladolid, declarando en el pleito originado entre España y Portugal por la línea de Tordesillas y la posesión del Maluco.

Después de pasar un tiempo en Génova, donde firma un contrato con Juan de Silveyra, representante del Rey de Portugal, por el que seguramente se trataba de comprometer su experiencia de navegante, lo vemos aparecer en París por el año 1531, planeando un viaje a Oriente mediante un convenio con los franceses.

Allí, el agente de Portugal Gaspar Palha, trata de actualizar el primitivo contrato planeado con su país, y escribe a su monarca el 1° de mayo de 1531: "hum Lleom Pacado, pyloto, natural de Saona, comquem Joan de Syllveyra hasentou agora a dous annos partydo"...

Palha trata de atraerse a Pancaldo entregándole una suma de dinero para vencer su desconfianza de genovés, el que a la espera de la respuesta a sus exigencias regresa a Génova, para descansar de sus andanzas e intrigas entre príncipes y embajadores.

Llega al fin la respuesta y mediante una fuerte suma de dinero —mil seiscientos ducados de oro—, Pancaldo se compromete a no navegar ni hacer cartas de marear, ni facilitar datos en contra del Rey de Portugal; el contrato fue firmado el 30 de setiembre de 1531.

Durante algún tiempo Pancaldo permaneció en Savona gozando de las delicias de una vida burguesa de la que no estarían exentas las remembranzas de sus aventuras marinas, demostrándolo en la inscripción que hizo grabar en el frente de su casa, como certificación de su compromiso y su vanidad:

lo son León Pancaldo Savonese,
oh'el mondo tutto rivoltai a tondo,
le grande isole incognite e'l paese
d'antipodi gia vi di, e ancor giocondo
pensava rivederli; ma cómprese
Vinvitto Re di Portogal, che al mondo
di ció lame daría; pero, con patti
ch'io non torni, mi die mille ducati.

Pero en el año 1537 llegan noticias de las inmensas riquezas americanas; el rescate de Atahualpa, las minas de oro y plata, el rico imperio del Rey Blanco, el viaje de Don Pedro de Mendoza, en fin todo lo que podía despertar la ambición de los hombres recién salidos de las sombras de la Edad Media, ávidos de riquezas y aventuras.

Y León Pancaldo sintió el llamado, emprendiendo el viaje que hemos relatado anteriormente, donde cosechó solamente desventuras y la muerte.

BIBLIOGRAFÍA

MARTÍN FERNÁNDEZ NAVARRETE: *Colección de viajes que hicieron los españoles desde fines del siglo XV,* tomo IV.

ENRIQUE DE GANDÍA: *Historia de la conquista del Río de la Plata y Paraguay,* Buenos Aires, 1931.

ENRIQUE DE GANDÍA: *Los primeros italianos en el Rio de la Plata,* Buenos Aires, 1931.

EDUARDO MADERO: *Historia del puerto de Buenos Aires,* 1892.

*Testimonio formado por el tesorero Garci Venegas y Felipe de Cáceres ante el Tribunal del Gobernador Ruiz Galán contra el patrón del navio *Santa María» del genovés Pancaldo...* REVISTA DE LA BIBLIOTECA NACIONAL, tomo I, abril-junio 1937, pág. 264 (original en el Archivo de Indias, de Sevilla).

COMPENDIO DE OCEANOGRAFIA FISICA

del

Contraalmirante Rodolfo N. Panzarini

- PRIMERA OBRA DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA EN CASTELLANO
- TEXTO BÁSICO PARA EL ESTUDIO DE LA MATERIA
- FUNDAMENTO PARA CUALQUIER INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA EN EL MAR
- GUÍA DE SOLUCIONES PARA PROBLEMAS ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y SOCIALES

☆

Presentación:
Páginas: 350 con ilustraciones.
Papel símil ilustración.
Encuadernación en "cartoné".
Con sobrecubierta en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Federal.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval, integrantes de las Fuerzas Armadas y suscriptores civiles de las ediciones del Instituto: $ 800 m/n.

Algunas consideraciones sobre las Hostilidades Navales

Por el Teniente de Corbeta HEBERTO RUBATTINO

En este artículo se enuncian algunas de las normas generales que rigen, desde el punto de vista de los contratos internacionales y de la doctrina propugnada por los estadistas, el desenvolvimiento de las actividades navales.

En él se trata, en un aspecto muy general, lo relacionado con los medios de lucha, bombardeo naval, empleo de buques submarinos, minas automáticas de contacto, ocupación por fuerzas navales, buques hospitales y condición de los heridos, náufragos y muertos.

Además de citarse las distintas convenciones, conferencias y tratados que han dado lugar a las reglas enunciadas, se agregan algunos ejemplos prácticos sobre los casos analizados.

El presente trabajo sólo tiene por fin detallar algunas normas que rigen a las hostilidades navales y que son práctica desde el punto de vista internacional, porque así lo han establecido los tratados o la costumbre. No pretende ser un artículo completo, sino sólo una enunciación de diversas situaciones pasadas.

No todo conglomerado de naves puede o debe ser considerado como una fuerza naval; para que así sea ellas deben reunir ciertas condiciones, cualquiera sea su clase y ya pertenezcan a la marina de guerra o a la auxiliar: 1°) Deben ser comandadas por un oficial de la Marina de Guerra; 2°) tener tripulación militar; 3°) enarbolar pabellón de guerra; 4°) figurar en la lista de los buques de guerra del país bajo cuyo pabellón se encuentra.

Antiguamente el Derecho Internacional dividía a los buques en dos categorías: mercantes y de guerra. Hoy el concepto ha evolucionado y aquella clasificación ha sido desplazada por la de buques públicos y privados.

Buques públicos son todos los que están afectados a un fin oficial y están exceptuados de tareas comerciales: naves de guerra, buques de aprendices, hidrográficos, balizadores, etc.

Buques privados, en cambio, son los que pueden realizar cualquier actividad sin dedicarse exclusivamente a fines oficiales y cuyo propietario puede ser una persona privada o el Estado: buques de pasajeros, de pesca, deportivos, etc.

Debemos hacer la salvedad de que en el caso de los buques públicos se presenta actualmente, teniendo su origen en la 1ª Guerra Mundial, la oportunidad de que las naves de guerra lleven aviación embarcada, considerándose a las aeronaves como formando parte de aquellos.

Cuando dos o más países se enfrentan en lucha armada, pueden dedicar a las hostilidades navales tanto buques públicos como privados que no sean de guerra, siempre que se distingan por ciertas características que serán enumeradas más adelante. A este conjunto de buques se lo denomina “marina auxiliar”.

Teniendo en cuenta esto, a fines del siglo XIX, Rusia, EE. UU.,. Alemania y en general los países que poseían flotas mercantes considerables, comenzaron a organizar sus naves desde tiempo de paz para transformarlas en buques auxiliares.

La VIII Convención de La Haya de 1907 especificó las siguientes condiciones a reunir por un buque mercante para ser transformado en navío de guerra:

— Debe estar colocado bajo la autoridad directa y responsabilidad del Estado cuya bandera enarbola.

— Debe llevar los signos exteriores que caracterizan a los buques de guerra de su nacionalidad.

— Debe observar en sus operaciones las "leyes y usos de la guerra", normas que fueron dictadas en otra Convención Internacional reunida en La Haya.

— Su tripulación y su comandante deben reunir las condiciones exigidas para el personal militar.

¿En qué lugar puede efectuarse la transformación de buque privado a buque de guerra?

La Convención antes mencionada no especificaba nada al respecto, pero la doctrina fue aclarada con las enunciaciones del Instituto de Derecho Internacional de 1913 reunido en Oxford, la XIII Convención de La Haya de 1907 y la Conferencia Naval reunida en Londres en 1909-10; la transformación podía tener lugar en: 1°) aguas territoriales de los beligerantes, y 2°) en alta mar, ya que ésta no está sometida a la soberanía de ningún Estado en particular.

La transformación en alta mar dio lugar durante la guerra ruso-japonesa a un entredicho entre Gran Bretaña y Rusia. Dos buques de esta última nacionalidad cruzaron los Dardanelos y el Canal de Suez, y al encontrarse en el Mar Rojo procedieron a instalar la artillería que llevaban en sus bodegas, utilizándola para capturar a un mercante inglés. El Reino Unido efectuó una enérgica protesta, basándose fundamentalmente en que la transformación se hizo en alta mar.

Es obvio que un mercante no puede sufrir transformación en aguas de países neutrales, porque éstos en su carácter de tales deben impedir en su jurisdicción todo hecho que indique inclinarse hacia cualquier bando en especial.

Durante la 1ª Guerra Mundial los aliados, a fin de contrarrestar la guerra submarina ilimitada que tantos buques mercantes llevó al fondo del mar sin previo aviso, decidieron armar a aquéllos colocándoles algunos cañones en popa, generalmente no más de dos.

Desde el doble punto de vista del beligerante enemigo o de los Estados neutrales —estos últimos en lo que respecta a la admisión y estadía en sus puertos o radas, al suministro de combustible, etc.— se planteó el grave problema de determinar si aquellos buques debían ser considerados como de guerra o mercantes.

El problema quedó encerrado en un círculo vicioso: Alemania los consideraba cruceros auxiliares. Los neutrales, con excepción de los Países Bajos, resolvieron ciarles el tratamiento de mercantes.

Finalizada la Guerra, la Convención Interamericana Marítima suscripta en La Habana en 1928, tampoco pudo llegar a un acuerdo eficaz.

En la Segunda Guerra Mundial quedó latente en los primeros meses el mismo problema. Los estados neutrales consideraron que los mercantes así armados no deben ser tratados como buques de guerra, siempre que satisfagan ciertas condiciones relativas a número, calibre y posición de sus cañones.

En la Primera Reunión de Consulta de Panamá de 1939, todos los Estados americanos acordaron no equiparar dichos buques a las naves de guerra en caso de que no llevaran más de cuatro cañones de seis pulgadas en popa y no tuvieran reforzadas las cubiertas laterales.

Nuestro país sostuvo la opinión de que los referidos buques mercantes conservan su carácter siempre que su armamento tenga un fin eminentemente defensivo y sólo se les exigió, como requisito para permanecer en puertos nacionales, la garantía de no emplear su armamento en aguas territoriales.

Uno de los pocos países que se ha opuesto a la entrada de buques mercantes armados en sus puertos ha sido Holanda, sosteniendo que eran buques de guerra.

Medios de lucha

Es norma que los beligerantes no tienen un derecho ilimitado en la elección de los medios de dañar al enemigo. La voluntad de no causar sufrimientos inútiles impone ciertas limitaciones y prohíbe emplear ciertos medios de lucha considerados como ilícitos.

Las estipulaciones contractuales al respecto pueden encontrarse en las Convenciones y Declaraciones enunciadas anteriormente, pero la Declaración Naval de Londres de 1909-10, si bien es un valioso antecedente doctrinario, nunca fue ratificada por los países signatarios y por lo tanto no entró en vigor.

Entre los medios prohibidos como crueles o bárbaros por el Manual de Oxford figuran:

— Emplear venenos o armas envenenadas;
— matar o herir a traición al enemigo;
— utilizar el pillaje o la devastación;
— utilizar gases asfixiantes o deletéreos;
— tomar rehenes;
— echar a pique a un buque que se haya rendido antes de dejar a salvo a su tripulación;
— dar a una nave de guerra los signos distintivos de un buque hospital;
— enarbolar bandera neutral, etc.

Algunos autores consideran permitido utilizar un pabellón falso

para atraer al enemigo, pero en general los intemacionalistas coinciden en que dicha estratagema es contraria a la dignidad.

En 1914, el gobierno ruso hizo constar que dos destructores turcos, izando pabellón ruso, echaron a pique por sorpresa al cañonero «I)onetz», en el puerto de Odesa.

En las hostilidades navales se emplean ciertas estratagemas que se fundan en la astucia, con el propósito de burlar al enemigo. Dichos medios son considerados lícitos si no importan mala fe o deslealtad.

Son permitidos el camouflage, cortinas de humo., etc.

Las falsas señales de socorro para atraer al enemigo son condenadas por la práctica internacional. En 1755, una fragata inglesa se aproximó a Calais haciendo señales de que naufragaba, para luego capturar a la embarcación que había salido de la costa francesa en busca de socorro.

En la guerra de 1914, fue frecuente que buques alemanes y británicos se disfrazaran como mercantes o pescadores para atraer y hundir buques enemigos.

Es discutido el ardid que empleó el crucero alemán «Prinz Eitel Friedrich» para escapar después del combate de las Malvinas. El crucero germano, perseguido por un buque de guerra británico, huyó mostrando a éste un costado pintado de negro y teniendo el otro completamente pintado de blanco. Después de haberse distanciado considerablemente, volvió sobre sus aguas mostrando, al encontrarse con el buque inglés, su costado blanco. El comandante del buque británico le preguntó en esa oportunidad si había visto al navío alemán, respondiendo éste que lo había observado a 18 millas al Este, lo que instó a aquél a alejarse en aquella dirección.

Bombardeo naval

El bombardeo naval es un medio lícito de hacer la guerra, si bien hay restricciones de tipo humanitario consagradas por el derecho vigente.

En oportunidad del bombardeo ordenado por Nelson a la indefensa Copenhague, se levantó en Europa una ola de indignación contra ese acto de barbarie.

En la IX Convención de La Haya de 1907 se estipularon los lineamientos generales para efectuar el bombardeo naval, basándose en la idea de que no pueden ser su objetivo las ciudades, pueblos o edificaciones no defendidas y siempre que no estén destinadas a usos militares.

Los establecimientos militares o navales pueden ser bombardeados por una fuerza —según la citada Convención—, previa una intimación

a la autoridad local, excepto que necesidades de índole militar urgente así lo exijan.

Las necesidades de víveres de una fuerza naval que se encuentra frente a una ciudad deben ser satisfechas ante una orden formal. En caso de que sus autoridades se nieguen a su cumplimiento, la doctrina autoriza el bombardeo de la localidad, previa notificación expresa. Solicitar contribuciones de dinero debe estar vedado, ya que no sería una necesidad inmediata de los beligerantes.

Los edificios consagrados al culto, artes, ciencias, hospitales, obras benéficas, monumentos históricos, etc., se deben señalar con signos especiales a efectos de tratar de que no sean dañados por el bombardeo. Es obvio que no gozan de dicha franquicia si al mismo tiempo son empleados para fines militares.

A pesar de las consideraciones contractuales especificadas, es sabido que en la práctica no fueron cumplidas. En la Segunda Guerra Mundial, Londres soportó el bombardeo nocturno de las fuerzas alemanas durante 57 noches, con el fin de "ablandar" la resistencia. Por otra parte, los ingleses bombardearon las principales ciudades alemanas, a pesar de ser ciudades "abiertas" algunas de ellas.

En el bombardeo de Valparaíso, en 1866, por la escuadra española al mando del almirante Méndez Núñez, éste acordó un plazo de cuatro días para evacuar heridos, indefensos, mujeres, etc., y colocar banderas notorias en hospitales, asilos y demás sitios indefensos a fin de tratar de que no fuesen bombardeados.

Otro ejemplo lo tenemos en el ataque japonés a Pearl Harbour en momentos en que una misión nipona hacía tratativas en Washington. Dicha agresión determinó que los Estados Unidos entraran en la guerra.

Empleo de buques submarinos

Sabida es la reacción que causó, durante las dos guerras mundiales, el ataque submarino ilimitado, ya sea a buques mercantes de bandera enemiga o neutral. Como a pesar de las enérgicas protestas cursadas los ataques recrudecieron, Estados Unidos declaró la guerra a Alemania en 1917.

El hecho de que el submarino no sea eficaz para efectuar visita, registro y captura, no lo autoriza a reemplazar este método por el hundimiento sistemático. El problema fue llevado al plano de las discusiones en 1922, en la Conferencia para la Limitación de los Armamentos Navales entre Estados Unidos, Italia, Francia, Japón y el Reino Unido. Las soluciones a que se arribó fueron satisfactorias, pero no llegaron a entrar en vigor por no haber sido ratificadas por los signatarios. Prácticamente el problema no fue resuelto.

En la VI Conferencia Internacional Americana de La Habana, de

1928, se estipuló que los submarinos beligerantes están sujetos a las reglas de visita, registro y captura de los buques mercantes de superficie y si no pueden ajustarse a las mismas no tienen derecho a proseguir el ataque y destruir al buque.

Los cinco países que se reunieron en Washington en 1922 —excepto Italia y Francia, pero incorporándose Irlanda y los dominios británicos—, ratificaron en Londres en 1930 el Tratado de Limitación Naval. Sus reglas eran parecidas a las acordadas en aquella ocasión, pudiendo sintetizarse así:

— Los submarinos deben ajustarse a las reglas que rigen el comportamiento, en la faz internacional, de los buques de superficie.

— En caso de que el buque mercante se negara a detenerse al ser intimidado u opusiera resistencia a la visita y registro, podría ser hundido.

— No se puede hundir o dejar incapacitado para la navegación a un buque mercante sin haber puesto previamente a salvo a la tripulación y pasajeros.

El protocolo de Londres de 1930 fue renovado en 1936 sin limitación de tiempo y rigió entre aproximadamente cincuenta países, incluida Alemania.

A pesar de estas estipulaciones, Alemania y sus aliados volvieron en la Segunda Guerra Mundial a la guerra submarina ilimitada.

Se ha presentado en una oportunidad un caso interesante respecto a los llamados "submarinos de comercio". ¿Cómo deben ser considerados desde el punto de vista de los beligerantes?

El ejemplo concreto lo tenemos en el «Deutschland», sumergible alemán que llegó a los EE. UU. cuando éstos aún no habían entrado en la guerra (1916). Llevaba a su bordo elementos valiosos y no poseía ningún tipo de armamento. No existe convención alguna que rija hasta el presente las normas respecto a cómo deben ser considerados estos submarinos, pero la doctrina se inclina a encuadrarlos dentro de la generalidad de los submarinos, debido a sus características similares y difícil diferenciación.

Minas automáticas de contacto

Las minas automáticas de contacto se emplearon por primera vez en la guerra ruso-japonesa de 1905.

En las diversas convenciones de La Haya se han adoptado resoluciones sobre su empleo. Al respecto se ha estipulado que está permitido el uso de las minas de contacto automáticas a condición de que se tornen inofensivas al romperse las amarras o, en caso de ser minas sueltas, cumplan la misma función una hora después de lanzadas.

Los beligerantes, además, deben respetar ciertos requisitos de procedimiento, como ser la señalización de zonas peligrosas y no colocarlas frente a las costas enemigas con el solo fin de interceptar la navegación mercante.

En particular, la VIII Convención de La Haya de 1907 no prohibió el lanzamiento de minas en alta mar, razón por la cual mereció severas críticas. Jurídicamente en la Primera Guerra Mundial no resultaba obligatoria para los países que como Rusia no la habían ratificado.

Los campos minados tuvieron auge apenas comenzada la Primera Guerra Mundial como actos de represalia entre Alemania e Inglaterra. En la Segunda Guerra Mundial, los campos minados del Mar del Norte, constituidos por minas flotantes lanzadas desde aviones y la implantación de las minas electromagnéticas, constituyeron una innovación en el uso de la guerra.

Turquía también empleó este medio en la guerra con Italia en 1911-12, para impedir el paso por los Dardanelos.

Terminadas las hostilidades, todas las potencias indicaron los lugares donde habían colocado minas, las que fueron retiradas, siendo muy pocos los daños que hubo que lamentar después de la guerra por causa de estos mecanismos.

Hay que hacer notar que las citadas convenciones también estipularon que los torpedos, después de errar el blanco, deben tornarse inofensivos.

Ocupación por fuerzas navales

Según el Instituto de Derecho Internacional, la ocupación de un puerto, golfo, o bahía no se concreta si al mismo tiempo no hay ocupación del territorio continental, siendo condición necesaria que los buques de ocupación se hallen estacionados, pues de lo contrario no podrán realizar actos de jurisdicción. La fuerza naval ejerce en el lugar ocupado el control de la zona, suplantando a las autoridades locales.

Este hecho tiene consecuencias jurídicas que señalan a la ocupación como una situación precaria, porque: 1) El ejercicio de la soberanía en el lugar es un hecho provisional debido a que, si bien el territorio está ocupado, no quiere decir que la misma sea definitiva; el tratado de paz será la última palabra. 2) Mientras el Estado local ofrezca resistencia armada, la soberanía del territorio ocupado no está aniquilada.

Los efectos que produce la ocupación se traducen en diversos aspectos:

— En cuanto a la legislación, el ocupante ejerce funciones en lo que atañe a la vida civil del territorio ocupado y a la seguridad de sus propias fuerzas armadas.
— El ocupante, debido al carácter transitorio de sus funciones, no está habilitado para tomar medidas de fondo.
— La ocupación no afecta las relaciones diplomáticas de los demás Estados con el ocupado.
— En cuanto a la administración de justicia, los tribunales locales conservan sus poderes.
— El ocupante debe respetar el honor, derechos, y libertad de culto de sus habitantes.
— Los bienes de propiedad privada no pueden ser objeto de saqueo.

Heridos, náufragos y muertos

Han sido diversas convenciones reunidas en Ginebra las que han reglado las normas de la materia.

Después de cada acción bélica, los beligerantes deben adoptar disposiciones, en la medida que lo aconsejen las operaciones, para recoger a los heridos, náufragos y enfermos sea cual fuere su nacionalidad, quedando éstos en carácter de prisioneros de guerra.

En cuanto a los muertos, los beligerantes deben efectuar todo lo que esté a su alcance para que, previa identificación, se proceda a la inhumación, inmersión o incineración.

Deben crearse oficinas especiales para tenerse al tanto recíprocamente entre los países en guerra sobre las muertes o internaciones habidas.

Buques hospitales

Las convenciones referidas organizan un régimen que asegure el respeto a los buques hospitales por los países en guerra, siempre que no efectúen acciones militares.

Están exceptuados de la captura, pero no de visita, y no rigen para ellos las limitaciones de tiempo estipuladas para la estadía de los buques de guerra en puertos neutrales. El buque hospital debe auxiliar sin distinción de nacionalidad a los heridos, enfermos y náufragos y el personal sanitario o religioso de estos buques que fuese apresado es inviolable y no puede ser hecho prisionero.

Debido a circunstancias particulares de cada caso, muchas normas enunciadas no siempre han sido respetadas por los beligerantes, a pesar de haber nacido de actividades contractuales entre las partes.

NAVES DE AYER
GENTE DE ANTAÑO

LA NOVELA DEL MAR

del

Contraalmirante Mariano F. Beascoechea

LA MARINA ARGENTINA DE TIEMPOS PRETERITOS

Presentación:
Páginas: 302 con ilustraciones.
Papel obra de primera.
Tapas de cartulina en colores.

Adquisiciones:
En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Federal.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 250 m/n.

El Plano de Reducción de Sondajes en el Río de la Plata

Por MARCIANO A. BALAY

En este trabajo se trata la determinación del plano de reducción de sondajes en el Río de la Plata, que por su extraordinaria anchura y variable manifestación de la onda de marea oceánica que se propaga aguas arriba del mismo hacen que el problema adquiera singulares características.

El plano de referencia batimétrica no resultó horizontal, debido a la pendiente del fondo del río y su desagüe permanente hacia el mar, resultando en cambio una superficie ondulada, conformada por pequeñas áreas adyacentes unas a otras, sin escalones bruscos y con la homogeneidad y continuidad compatibles con la precisión del sondaje.

Antiguo Asesor Técnico Científico de nuestro Servicio de Hidrografía Naval, el señor Marciano A. Balay es autor de numerosos trabajos, muchos de los cuales han sido publicados en este Boletín, del que ha sido desde 1939 y continúa siendo asiduo colaborador, aportando en todos ellos su indiscutida capacidad para apreciar y considerar temas relacionados con su especialidad: la hidrografía.

Al final de este artículo se agrega la nómina de las publicaciones efectuadas por el autor.

Antecedentes

Desde que el gran navegante Juan Díaz de Solis descubrió el Río de la Plata en 1516, hasta principios del siglo XIX en que Oyarvide[1] (1803) realizó el primer relevamiento hidrográfico propiamente dicho, poco ha llegado hasta nosotros que pueda ser tenido en cuenta para establecer las variaciones de la topografía del fondo del río a través del tiempo.

En 1903, la Comisión Hidrográfica Sáenz Valiente[2] inició el relevamiento total del río, cuyos resultados y mediciones, juntamente con los obtenidos por la Comisión Oyarvide, permitieron el dibujo cartográfico de las cartas náuticas que están en uso todavía.

Desde entonces, muchos relevamientos parciales fueron ejecutados en distintas épocas y sectores del río, pero siempre sus resultados llevaron a interpretaciones dudosas, por la inseguridad en la identificación de los planos de reducción de sondajes utilizados en cada oportunidad y la imposibilidad física de establecer alguna relación entre ellos, como asimismo entre las curvas mareográficas utilizadas.

Una breve síntesis de los planos de reducción utilizados en la cartografía del Plata pone en evidencia lo dicho.

CARTA N° 5

Río de la Plata de Buenos Aires a Montevideo. 11ª Edición 1960. Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que pasa 2 pies por debajo del promedio general de bajamares".

CARTA N° 7

Río de la Plata de Buenos Aires al Tigre. 13ª Edición 1940. Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que pasa 1¼ pies por debajo del promedio general de bajamares".

CARTA N° 70

Río de la Plata Superior, Isla Martín García. H Edición 1942. Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que pasa 1¼ pies debajo del promedio general de bajamares".

CARTA N° 91

Río de la Plata, Rada La Plata. 1ª Edición 1953. Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que pasa 2 pies por debajo del promedio general de bajamares".

[1] Teniente de Fragata de la Marina Española don Andrés de Oyarvide.

[2] Comisión Hidrográfica en el Río de la Plata. Capitán de Navío don Juan Pablo Sáenz Valiente, de la Armada Argentina.

CARTA N° 54

Bahía Samborombón y Bancos Exteriores. 3ª Edición 1935. Sondas en Brazas. No da referencia al plano de reducción de sondajes. En recuadro *Advertencia,* dice: "Las profundidades reducidas a un plano que pasa 2 pies por debajo del promedio general de bajamares".

CARTA N° 9

Río de la Plata Superior. 4ª Edición 1960. Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que pasa 1¼ pies por debajo del promedio general de bajamares".

CARTA N° 73

Puerto de La Plata. 1ª Edición 1946. Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que pasa dos pies por debajo del promedio general de bajamares".

CARTA N° 241

Bahía de Maldonado. Edición 1933. Sondas en pies: "Referidos al plano de las mayores bajamares ordinarias".

CARTA N° 242

Edición 1939. Montevideo: Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que queda 2½ pies debajo del promedio general de bajamares". Colonia: Profundidades en pies: "Reducidas a un plano que pasa 1½ pies debajo del promedio general de bajamares". Sauce: "Reducidas a un plano que queda 1½ pies debajo del promedio general de bajamares".

Surge de lo visto que las expresiones utilizadas para definir los planos de reducción de sondajes son imprecisas, pues no tienen significado físico, es decir, no representan ningún estado de marea determinado y sólo dan una idea vaga de que dichos planos pasan una cantidad arbitraria por debajo del "promedio general de bajamares".

Entre los diferentes planos de referencia que pueden ser deducidos de la observación y registro sistemático de las mareas, se consideran de primordial importancia los siguientes:

— Piano de reducción de sondajes, o de referencia de las alturas de marea.
— Nivel medio del mar o de referencia altimétrica terrestre.
— Nivel de ribera, que deslinda la propiedad pública de la privada.

El primero, es función de las bajamares.

El segundo, es el resultado de la integración de la curva mareográfica.

El tercero, es función de las pleamares.

Los planos extremos, es decir, el de reducción de sondajes y el que determina la línea de ribera, limitan la zona de costa que el mar cubre y descubre en sus mayores mareas ordinarias.

La determinación y definición del plano de reducción de sondajes y de la línea de ribera constituyen un problema muy delicado que ha de resolverse con toda precisión, debiendo tener además significado físico.

Debe basarse en la observación directa de la marea, afectuada durante largos períodos de tiempo, según sea su régimen.

El S.H.N. ha adoptado para la determinación del plano de reducción de sondajes el concepto de "límite inferior de la media de las más bajas bajamares ordinarias" [3].

Para el caso especial del Río de la Plata corresponde "límite inferior de la media de todas las bajamares ordinarias", por cuanto la desigualdad diurna se manifiesta principalmente en las pleamares y no en las bajamares. Este valor fue determinado en todos los puntos para los cuales se disponía de observaciones mareográficas continuadas.

Características de la marea en el estuario

Como es bien sabido, el Río de la Plata presenta características singulares que lo diferencian de otros ríos con marea, como ser aguas muy poco profundas que cubren un área muy extensa cuya forma rectificada puede asimilarse a un rectángulo con una relación de lados de 3 a 1, enmarcada por costas de distinta naturaleza en sus dos lados mayores y reduciéndose por un tercero a un embudo con considerable aporte fluvial, opuesto al otro extremo del área marítima.

La onda de marea oceánica llega al estuario con una amplitud media de 3 pies por la costa sur y de 1 pie por la costa norte, a una velocidad de 200 km/h aproximadamente, propagándose por el río como onda derivada, tardando 12 horas en manifestarse en el extremo opuesto.

El comportamiento de la onda de marea oceánica que se propaga por el río aguas arriba, está influido por la vaciante que le da características diferentes a aquellas ondas que se manifiestan en bahías o brazos de mar cerrados en el otro extremo donde ésta se refleja.

En el estuario (elemento del río y del mar, pues no puede existir sin la presencia de ambos), el fondo de la zona próxima a la desembocadura puede considerarse horizontal, porque su inclinación es muy

[3] M. A. BALAY, *La cota del plano de reducción de sondajes en un lugar.* Boletín del Centro Naval, vol. LXVIII, n° 596. Revista Hidrográfica Internacional, vol. XXIX, n° 2 (1952). Revista Cartográfica n° 2 del I. P. G. H.

pequeña, pero aguas arriba la pendiente del río aumenta considerablemente la fricción del fondo sobre la onda, generando una distorsión de la marea.

Esta distorsión modifica notablemente la onda oceánica que llega normalmente al estuario en forma sinusoidal casi simétrica, pero a medida que se propaga hacia el interior sufre modificaciones que se manifiestan fundamentalmente durante las bajamares.

Es particularmente interesante observar que a partir de cierta distancia de la desembocadura, el perfil de la onda en bajamar presenta un seno agudo marcando el principio brusco de la creciente pero conservando todavía su forma regular. Más hacia el interior, se observa al término de la bajamar, un vértice angular con su concavidad hacia abajo, seguido de una elevación muy rápida y empinada.

Estas variaciones se manifiestan también en la duración de la creciente y de la bajante, las que a su vez se asocian a los cambios de las corrientes que alternan con retardos diferentes en relación a los cambios de marea.

Es característico (aunque no muy rigurosamente) que en los ríos como el Plata, la cresta de la onda de marea (pleamar) se mantiene a todo lo largo al mismo nivel horizontal que tenía en mar abierto, elevándose ligeramente hacia su interior, manifestando sólo algunas irregularidades debidas a ensanchamientos o estrechamientos en las distintas secciones del río.

Por el contrario, la línea de bajamares (traza del plano de bajamar con un plano vertical) se desvía considerablemente del plano horizontal que pase por algún punto de la desembocadura, elevándose a medida que se interna aguas arriba, hasta coincidir con la traza del nivel medio del río en el "límite de marea" (lugar del río, aguas arriba, donde el movimiento vertical de la marea no se manifiesta).

Por lo general en los ríos con marea en su "zona de marea" más profunda, la línea de bajamares en sicigia es más baja que en cuadraturas, pero en secciones interiores menos profundas el fenómeno se invierte.

También la línea que une los niveles medios de las aguas en los distintos puntos del río variará de un lugar a otro y se irá elevando desde la desembocadura hasta el "límite de marea", donde se confundirá con las otras líneas ya definidas anteriormente.

Determinación del plano de reducción de sondajes

Las profundidades que se registran en las grandes áreas marítimas y fluviales expuestas a las variaciones de las mareas no son constantes para un mismo lugar pues, como se sabe, son la expresión de una parte

más o menos permanente y de otra muy variable de acuerdo al ciclo mareográfico.

La costumbre ha establecido para una más clara interpretación y utilización de las cartas de navegación, referir las profundidades de la parte más o menos permanente o "fija" a un plano que se le denomina de "reducción de sondajes" y deberá ser el mismo que el de referencia de las "alturas de marea" del lugar.

Esto lleva a la necesidad de determinar ese plano de referencia lo más exacto posible y que tenga además, entre otras condiciones, significado físico. Resulta evidente que dicho plano debe estar estrechamente vinculado a las bajamares, pues éstas indican los instantes mínimos de la marea. La media de estas cotas debe delimitar aproximadamente la parte fija de la variable.

Pero no todas las bajamares alcanzan la misma cota con respecto a un cero fijo arbitrario. De aquí surge el problema para la determinación del plano de reducción o de referencia. En general se acostumbra calcular la media aritmética de todas las bajamares y adoptar este valor como representativo. Pero tampoco todos los regímenes de marea son iguales, manifestando cada uno de ellos distinta secuencia en las alturas de sus bajamares, por lo que no tendría significado físico la simple media aritmética de todos sus valores sin analizar previamente la dispersión de la serie con respecto a ella.

Es necesario entonces analizar el régimen de mareas de la zona y determinar después los límites de dispersión de los valores con respecto a la media aritmética de ellos (ver publicación citada en llamada 3).

Este problema se complica más aún si la zona cuya batimetría se trata de determinar es muy extensa u ofrece considerables variaciones en los registros mareográficos de un lugar a otro, como ocurre en el área del Plata.

Cuando la marea es la misma en toda la región a relevar, se puede admitir que la superficie del mar es horizontal y que es suficiente una sola escala de mareas y un solo plano de reducción de sondajes para toda la zona. Cuando la marea no es la misma porque difiere de un lugar a otro, deben utilizarse tantas escalas y planos de reducción como sean necesarios si se quiere tener una exacta representación del fondo submarino.

El plano de reducción de sondajes, adoptado para el Río de la Plata, "límite inferior de la media de todas las bajamares", participará también de las características enunciadas, es decir, será en cada lugar una consecuencia de la marea distorsionada por la topografía local, pero responderá siempre al mismo concepto físico definido, de manera que su expresión en toda el área del río será una superficie homogénea estrechamente vinculada a las bajamares.

Estas consideraciones llevaron al autor, en oportunidad de tener que determinar los planos de reducción de sondajes para toda el área del Plata, con motivo del relevamiento integral del río (1964), a la necesidad de establecer un plano que fuese el lugar geométrico de todos los niveles calculados de acuerdo con la definición adoptada para la determinación de la cota del plano de reducción de sondajes en un lugar.

Estas cotas, una vez vinculados los ceros mareográficos por nivelación geométrica (ambas orillas) no conformaban ningún plano horizontal. Las referencias se hicieron, respectivamente, al "cero del Riachuelo" (Argentina) y al "cero Wharton" (Uruguay). La diferencia entre ambos ceros es de 17 cm; Wharton por debajo del cero del Riachuelo.

Surgió aquí la necesidad de limitar subzonas con sus respectivos planos de reducción, determinados en función de las bajamares observadas en cada lugar siguiendo en todos los casos el mismo concepto físico.

La cantidad de subzonas quedó fijada por las características de las bajamares que se manifiestan de acuerdo con la topografía del fondo del río, siendo lamentable la falta de observaciones directas en el interior. Esto resulta indispensable, debido al extraordinario ancho del río.

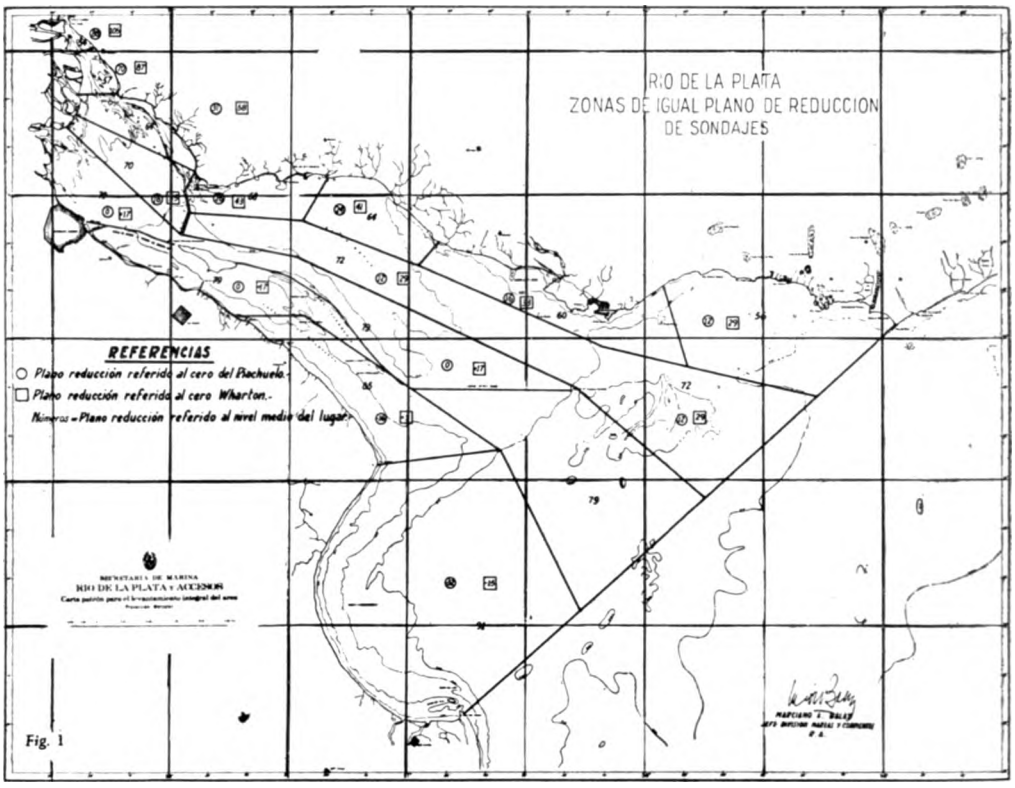


Fig. 1

En cada lugar se determinó también el nivel medio local, quedando vinculado al cero mareográfico y al plano de reducción.

Los ceros mareográficos a su vez fueron vinculados a la red de nivelación general.

Sobre la base de toda la información reunida se trazó el plano de reducción de sondajes para toda el área del Plata, que resultó una superficie ondulada constituida por pequeñas áreas adyacentes unas a otras, sin escalones bruscos y con una continuidad compatible con la precisión del sondaje. (Ver figura 1.)

Estas zonas fueron cuidadosamente delimitadas de acuerdo con la secuencia de la marea y a los distintos valores que en cada lugar se obtenía del cálculo de la cota del plano de reducción de sondajes, siguiendo en todos los casos el concepto básico adoptado.

Las áreas así limitadas no son áreas de igual marea, a los efectos de la reducción de los sondajes, por lo que debe tenerse en cuenta el retardo de marea al propagarse por ellas.

Sólo establecen que los sondajes comprendidos en cada subzona deben ser reducidos al plano indicado en ellas, de manera que las profundidades insertadas en las cartas que cubran todo el río quedarán automáticamente referidas a un plano homogéneo de reducción, que responde a la definición establecida, es decir, referidos al "límite inferior de la media de todas las bajamares ordinarias" de cada lugar.

Como las alturas de marea también estarán referidas a los planos de las subzonas, el usuario sólo tendrá que aplicar los valores de la marea que le dan las tablas al sondaje del lugar, para obtener la profundidad en el instante deseado, sin ninguna otra clase de correcciones, excepto las variaciones debidas a las acciones meteorológicas.

En condiciones normales, el usuario encontrará siempre la profundidad establecida en la carta, más o menos la altura de la marea en el instante deseado.

La carta náutica representará el instante en que la altura de la bajamar alcanza un valor próximo a cero (ver predicción) y el navegante podrá apreciar *in situ* la expresión física del relieve subfluvial y costero dibujado en ella.

En la figura 2 se da un esquema del estuario con los planos de reducción y nivel medio del río, en el que se trata de mostrar las inclinaciones de los mismos con respecto a un plano horizontal que pasa por el "cero del Riachuelo".

Puede observarse cómo el plano de reducción se eleva hacia la zona del Delta, isla Martín García y costa uruguaya, y cómo desciende hacia San Clemente (costa argentina).

La traza de los dos planos (reducción y horizontal) se produce sobre

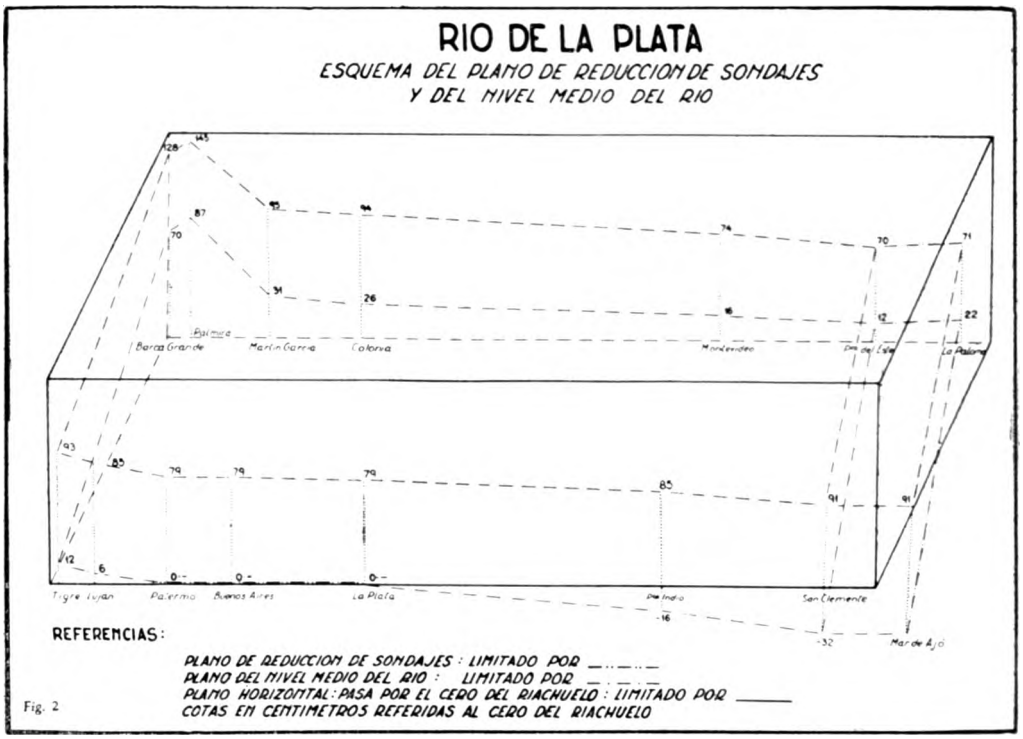


Fig. 2

la línea La Plata-Pontón Recalada, aproximadamente, cortando una zona alargada de igual plano de reducción que coincide con el de la zona adyacente al puerto de Buenos Aires.

Esta zona comprende totalmente el canal de Punta Indio y los de su prolongación de acceso al puerto de Buenos Aires; por consiguiente, todos sus sondajes y alturas de marea quedan referidos al "cero del Riachuelo".

A partir de esta traza hacia el sur (costa de Samborombón y adyacencias) se produce un fuerte descenso del plano de reducción con respecto al plano horizontal que pasa por el "cero del Riachuelo", alcanzando en San Clemente una cota —32 cm que se mantendrá hasta Mar del Plata.

El plano de reducción sobre la costa uruguaya es más uniforme, variando sólo de + 12 cm en Punta del Este hasta + 26 cm en Colonia y de aquí + 87 cm hasta Nueva Palmira, todos con respecto al "cero del Riachuelo".

El nivel medio del río acusa una fuerte elevación hacia el Plata Interior para luego ir decreciendo hacia el océano, pero con una depresión más acentuada sobre la costa argentina que sobre la uruguaya, es

decir, que en condiciones normales el nivel medio del río es más alto en la costa oriental que en la occidental.

Esta distribución de las subzonas que conforman el plano de reducción del Plata, deben ser mantenidas a través del tiempo, para que todos los relevamientos batimétricos parciales que se efectúen en el futuro sean siempre referidos a la misma cota establecida en cada una de ellas.

Esto permitirá deducir con propiedad las posibles variaciones del lecho del río.

Además, en el supuesto que se pierdan o deterioren los pilares de referencia fijados en tierra, siempre será posible observar la marea en el lugar deseado y deducir el plano de reducción juntamente con el nivel medio de la zona, para vincularlos con los valores establecidos en el plano patrón.

* * *

Miscelánea

Estos planos de reducción y zonas de influencia fueron adoptados por los S. H. N. de la Argentina y del Uruguay, respectivamente, mediante un convenio redactado en colaboración directa entre el jefe de la Sala de Cálculos y Mareas del S. H. U., señor Pedro A. Sanguinetti, y el autor.

La documentación utilizada en este trabajo pertenece al S. de H. N. del Uruguay y al S. de H. N. y a la S. O. P. de la Argentina.

Las estaciones mareográficas utilizadas en este trabajo fueron las siguientes:

Costa argentina	*Costa uruguaya*
Guazú	Palmira
Barca Grande	Fray Bentos
Martín García	Carmelo
Baliza Diamante	Colonia
Río Capitán (Paraná de las Palmas)	Sauce
Tigre	Montevideo
Luján	Punta del Este
Olivos	La Paloma
Palermo	
Buenos Aires	
La Plata	
Punta Indio	
San Clemente	
Mar de Ajó	

OTRAS PUBLICACIONES DEL AUTOR

1939 *Cartas de cotidales del Atlántico Sur.* Boletín del Centro Naval, n° 535.

1940 *Mareas. Determinación de las constantes armónicas y tablas de concordancia.* Boletín del Centro Naval, vol. LIX, n.os 544 y 545.

1942 *Variaciones anuales del nivel medio del Río de la Plata y su correlación con las grandes crecidas.* Boletín del Centro Naval, vol. LXI, n° 556.

1949 *La marea en la Antártida Argentina.* Boletín del Centro Naval, vol. LVII, n° 589, y Revista Hidrográfica del Bureau Hydrographique International, vol. XXVII, n° 2 (1950). (Texto en inglés y francés.)

1950 *Mareógrafo diferencial para el registro de "seiches".* Boletín del Centro Naval, vol. LXVIII, n° 594, y Revista Hidrográfica del Bureau Hydrographique International , vol. XXVIII, n° *2* (1951). (Texto en inglés y francés.)

1951 *La, cota del plano de reducción de sondajes en un lugar.* Boletín del Centro Naval, vol. LXVIII, n° 596. Revista Hidrográfica del Bureau Hydrographique International, vol. XXIX, n° 2 (1952). (Texto en inglés y francés.) Revista Cartográfica n° 2 del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

1953 *La nueva máquina predictora, de mareas.* Boletín del Centro Naval, vol. LXXI, n° 611.

1954 *Topografía dinámica del mar argentino.* Boletín del Centro Naval, vol. LXXXII, n° 516.

1954 *Ondas de tormenta en el Rio de la Plata. Su previsión por el pronóstico meteorológico.* Boletín del Centro Naval, vol. LXXII, n° 619.

1955 *La determinación del nivel medio del mar argentino. Influencia de las oscilaciones del mar no causadas par la marea.* Publicación especial del Servicio de Hidrografía Naval. Revista Cartográfica n° 5, del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

1958 *Variaciones estacionales del nivel medio del mar argentino.* Boletín del Centro Naval, vol. LXXV, n° 638. Revista Hidrográfica del Bureau Hydrographique International, vol. XXXV, n° 1. (Texto en inglés y francés.)

1958 *Causas y periodicidad de las grandes crecidas en el Rio de la Plata.* Publicación n° H.611 del Servicio de Hidrografía Naval. Revista Hidrográfica del Bureau Hydrographique International, vol. XXXV, n° 1, de julio 1959. (Texto en inglés y francés.)

1960 *Mareas en la Antártida Argentina.* Revista Cartográfica, año VIII, n° 8, del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

1961 *El Rio de la Plata entre la atmósfera y el mar.* Publicación n° H.621 del Servicio de Hidrografía Naval.

1961 *Dunas gigantes en el golfo San Matías.* Publicación n° H.622 del Servicio de Hidrografía Naval.

1961 *Spectra of low frequency ocean waves along the Argentine shelf.* Deep Sea Research, vol. VIII. DOUGLAS INMAN, WALTER MUNK and MARCIANO A. BALAY.

1961 *Glosario de términos mareográficos.* Publicación n° 286 del I. P. G. H. Versión castellana. Comité de Mareas.

1964 *Notable efecto de una depresión atmosférica al desplazarse sobre el Rio de la Plata.* Publicación n° 285 de la Comisión de Cartografía del I. P. G. H. Revista Cartográfica n° 12, año 1963.

LA ARMADA DEL OBISPO DE PLASENCIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE LAS MALVINAS

del

Vicealmirante Ernesto Basílico

HISTORIA CON PABELLON DE SOBERANIA NACIONAL. UN FUNDAMENTO MAS A LOS QUE AFIRMAN LA PROPIEDAD DE LA REPUBLICA SOBRE EL ARCHIPIELAGO DE LAS MALVINAS

☆

Presentación:

Páginas: 226 con cartas geográficas.
Papel símil ilustración.
Encuadernación en "cartoné"
con tapas ilustradas en colores.

Adquisiciones:

En los destinos de la Armada y en las oficinas del Instituto de Publicaciones Navales, Florida 801, Capital Fedral.

Precio del ejemplar para los socios del Centro Naval e integrantes de las Fuerzas Armadas: $ 400 m/n.

Fundamentos de los Sistemas de Guiado de Misiles

Por el Teniente de Fragata
CARLOS ALBERTO MONFERRER

Los últimos meses de la Segunda Guerra Mundial vieron a los modestos juguetes que los chinos inventaron, según se dice, para amenizar sus fiestas, convertidos en terribles armas capaces de llevar muerte y destrucción a centenares de kilómetros.

Los años de la posguerra, con su guerra fría, y algunas episódicas de mayor temperatura, presenciaron el desarrollo de los primitivos cohetes de carga explosiva.

Los centenares de kilómetros se convirtieron en millares y ya no hay punto del globo que pueda considerarse a salvo del ataque lanzado desde otro lugar de su superficie.

El trabajo que sigue pone claridad y orden en el conocimiento de los variados y perfeccionadísimos sistemas que sirven para guiarlos a destino.

Durante la Segunda Guerra Mundial los japoneses utilizaron un arma tan eficaz como extraña para nuestras costumbres occidentales: los *kamikazes* o aviones suicidas. Estas máquinas eran guiadas por sus pilotos hasta el blanco con gran precisión. Pero su precio era muy elevado: el de sus propias vidas.

Es por ello que en los años subsiguientes la técnica bélica buscó afanosamente el diseño de equipos capaces de reemplazar con éxito a los pilotos japoneses, y así se produjo el gran avance de los llamados sistemas de guiado, que actualmente marchan a la vanguardia no sólo de los adelantos de guerra sino también de la técnica en general.

Los fundamentos básicos de los distintos tipos de guiado constituyen el tema de este artículo.

Encararemos el mismo considerando que en su forma más general un sistema de guiado consiste en comparar en todo momento la posición actual del misil con la posición ordenada al mismo para ese momento (Fig. 1).

Efectuada dicha comparación, y de verificarse un error, éste se aplicará adecuadamente a las superficies de control, de manera de modificar la posición actual hasta que el mencionado error se anule y el misil se encuentre en la trayectoria deseada.

Para obtener la posición actual, pueden emplearse distintos méto-

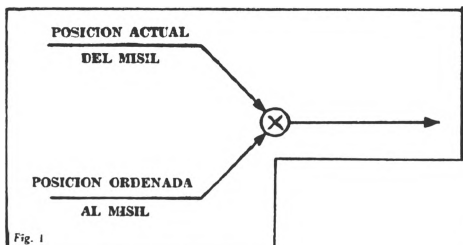


Fig. 1

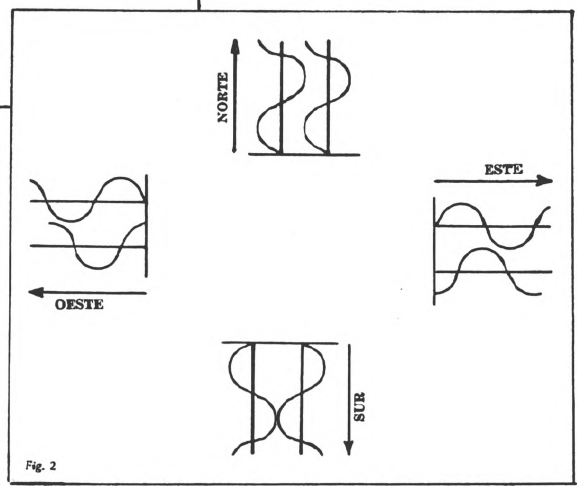
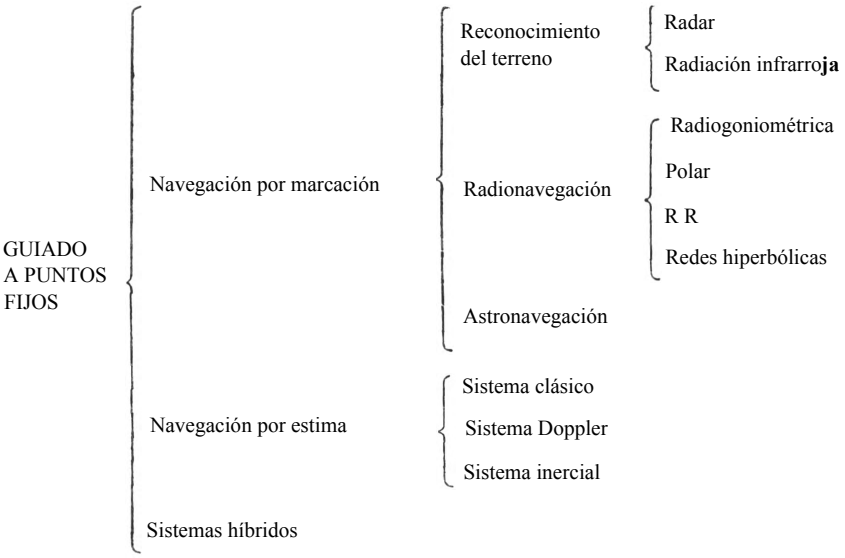


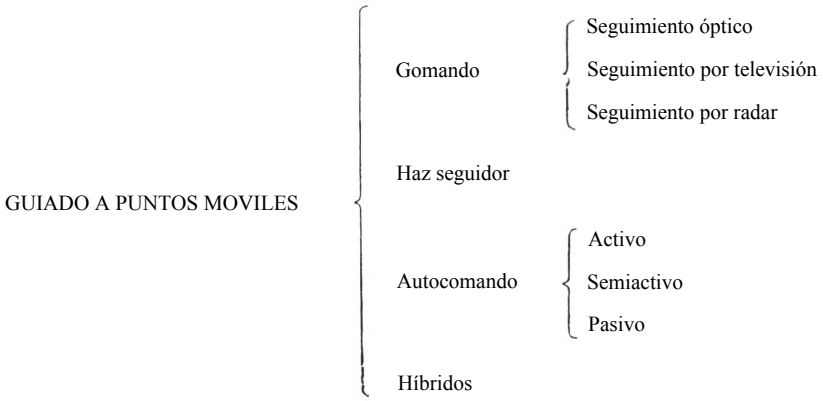
Fig. 2

dos y también los sistemas necesarios para "ordenar" la posición al misil pueden estar o no contenidos en el mismo.

Para facilitar nuestro análisis de los distintos tipos de guiado, consideraremos el siguiente cuadro, en el que podemos apreciar dos grandes grupos: guiado a blancos fijos y a blancos móviles, además de la aplicación de rayos infrarrojos que veremos separadamente:



GUIADO EMPLEANDO RAYOS I.R.



GUIADO A BLANCOS FIJOS

I. - NAVEGACIÓN POR MARCACIÓN

a) Reconocimiento del terreno

1) MÉTODO RADAR

Consiste en comparar continuamente el eco radar de la franja de terreno sobre la que se desplaza el misil, con una "cinta" del eco que tendría que obtenerse en base a observaciones hechas anteriormente.

Al no producirse la coincidencia de ambas imágenes, la diferencia es captada y analizada por un computador que en base a su magnitud y sentido elabora las señales correctoras necesarias, las que aplicadas a las superficies de control modifican la trayectoria del misil hasta anular el error.

Este método tiene el inconveniente de que exige el conocimiento del terreno enemigo y sus ecos radar dentro de la franja en que se desplazará el proyectil.

2) RADIACIÓN INFRARROJA

Es similar al anterior, pero en lugar de trabajar con ecos radar lo hace mediante la detección de la radiación infrarroja de la faja de terreno, comparándola también con la previamente obtenida sobre el mismo.

Luego nos ocuparemos más detalladamente de los rayos infrarrojos y su aplicación en el guiado.

b) Radionavegación

1) MÉTODO RADIOGONIOMÉTRICO

El radiogoniométrico es similar al aplicado en navegación marítima. Posee un computador que, en base a las marcaciones obtenidas, determina la posición del misil, la que es comparada con la provista por su unidad de memoria.

De existir diferencias, se generan señales que mueven las superficies de control hasta modificar convenientemente la posición del misil.

2) MÉTODO POLAR (DISTANCIA Y AZIMUT)

a) Determinación del azimut (Sistema V.O.R.).

En este método la estación emisora se encuentra en tierra y posee dos antenas transmisoras: una fija y otra giratoria. La antena fija emite la misma señal hacia todos los sectores.

La antena giratoria, en cambio, está modulada en fase. Su frecuencia de portadora es la misma que la de la antena fija, pero su frecuencia de modulación está relacionada con su velocidad de giro, de manera que la emisión de ambas antenas conjuntamente será la que representa la figura 2.

Podemos apreciar que la diferencia de fase entre ambas señales variará con el azimut de la emisión.

Es así como en la estación receptora instalada a bordo del misil, en base a esta diferencia con que se reciban ambas señales, se podrá determinar en forma muy exacta el azimut de la estación transmisora.

b) Determinación de la distancia (Sistema D.M.E.).

Para este sistema el vehículo posee un transmisor y un receptor.

Inicialmente emite un tren de pulsos que es recibido y retransmitido con un atraso fijo por la estación terrestre. Al ser recibido nuevamente por el vehículo, en base al tiempo éste determina la distancia a la estación utilizando un tubo de rayos catódicos con velocidad de barrido circular conocida, en forma similar al usado en las sondas.

Normalmente los vehículos poseen un equipo automático que lleva a coincidir el "pip" del blanco con el "pip" transmitido, movimiento que es captado por un sincro cuya tensión será proporcional a la distancia.

Una vez determinados azimut y distancia por la forma que vimos en los sistemas V.O.R. y D.M.E., el proceso siguiente es similar al visto en el método radiogoniométrico, o sea que un computador determina la posición del misil y la compara con la deseada provista por su unidad de memoria.

3) MÉTODO SHORAN.

Utiliza el sistema D.M.E., pero con dos distancias para determinar la posición del vehículo.

Es muy usada con este método la navegación circular, que consiste en hacer navegar al misil a una distancia fija respecto de una estación A. Para ello, cuando la distancia determinada por el sistema D.M.E. no concuerda con la previamente establecida, se accionan convenientemente los servomecanismos que mueven las superficies de control y vuelven al misil a dicha distancia (fig. 3).

Cuando el vehículo se encuentra a una distancia también preestablecida de otra estación B con la que se trabaja a otra frecuencia, se traban los timones y el misil pica hacia el blanco.

Un altímetro, con su correspondiente servomecanismo, mantiene al misil a una cota preestablecida para el vuelo.

4) REDES HIPERBÓLICAS.

a) LORAN.

Consiste en hacer seguir al misil una derrota tal que en todo momento la diferencia de distancias respecto a dos estaciones denominadas esclavas, se mantiene constante. Éstas, al recibir dicha señal, emiten a su vez cada una en su frecuencia.

El misil tiene también dos receptores, que le permiten recibir estas señales.

Por medio de un calculador mide la diferencia de tiempo en que ellas son recibidas. Si ésta no es la requerida, se genera una señal que actuando sobre las superficies de control hará retomar al misil su trayectoria sobre la hipérbole escogida.

Como el misil debe desplazarse a una cota fija, tendrá también un altímetro, que actuará sobre los timones de profundidad en forma similar a la vista anteriormente (Fig. 4).

b) DECCA.

Trabaja bajo el mismo principio que el LORAN, pero en

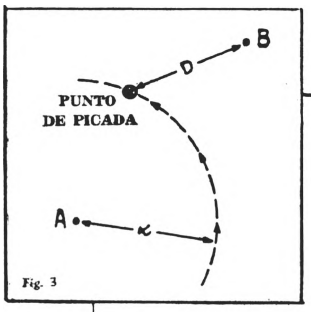


Fig. 3

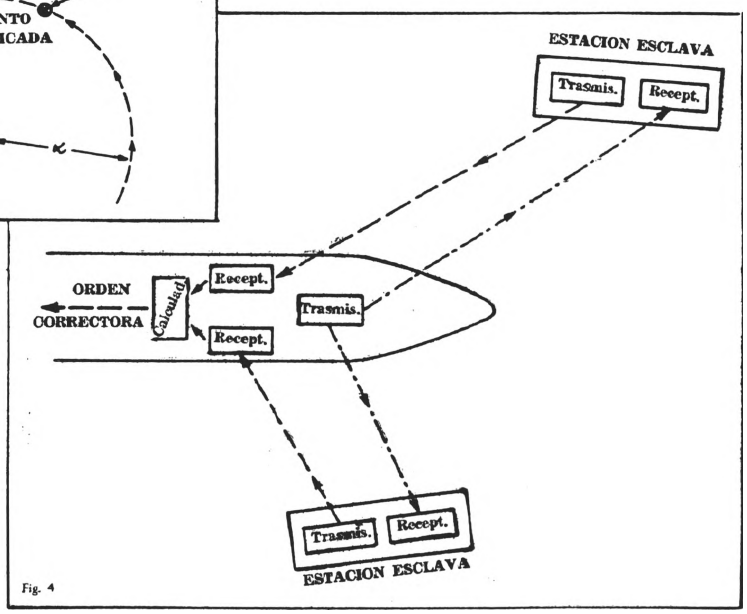


Fig. 4

lugar de hacerlo con diferencias de tiempo lo hace con diferencia de fase.

c) G E E .

Este sistema es similar al LORAN, pero trabaja en frecuencias más altas.

Tiene menos alcance, pero mayor precisión.

c) Astronavegación

Tiene sobre la radionavegación la ventaja de no estar sujeta a la interferencia enemiga.

Normalmente se basa en la llamada "curva de caza", que es la que recorre un móvil que se desplaza con respecto a otro que lo hace a velocidad constante, y que cumple la condición de que la tangente a su trayectoria en cualquier punto pasa por el segundo móvil. Tomando un astro cualquiera cuya trayectoria conocemos, podemos obtener diversas curvas de caza para un mismo lugar de lanzamiento variando el instante del mismo o la velocidad del misil.

En base a ello podemos escoger las que pasen por el blanco elegido (Fig. 5).

Para cumplir con esto el misil posee dos telescopios y dos células fotoeléctricas colocados sobre una plataforma estable.

A pesar de estar rígidamente unidos, cada telescopio con su correspondiente célula ejerce un solo control, ya sea en elevación o azimut.

El telescopio de elevación mantiene en todo momento al sistema sobre el plano vertical de puntería.

El de dirección es el que realiza las funciones de guiado para recorrer la curva de caza. Para ello, estando los telescopios en puntería, cuando el astro se desplaza del retículo por efecto de su movimiento, al atravesar su imagen la célula fotoeléctrica se origina una corriente en un circuito a puente equilibrado. Esta corriente es luego amplificada y enviada a los servomecanismos de control de azimut del arma, haciéndole modificar su trayectoria de manera de mantener los telescopios siempre sobre el astro.

Si por cualquier causa (por ejemplo una ráfaga violenta de viento) la imagen del astro es sacada fuera del límite de la célula, actuará sobre los sistemas de control del misil el autopiloto (o sistema de estabilización), que es un mecanismo giroscópico, el que lo volverá a su anterior posición, de tal manera que la imagen del astro volverá nuevamente el campo óptico de las fotocélulas.

El guiado astral se puede efectuar también por medio de sextantes automáticos, que miden las alturas de estrellas especialmente elegidas. Con estos valores y otros datos almacenados en su unidad

de memoria (almanaque náutico), un computador determina la posición del misil comparándola con la requerida, y enviando correcciones en caso de ser necesario.

II. - NAVEGACIÓN POR ESTIMA

a) Sistema clásico

Consiste básicamente en dotar al misil de la capacidad necesaria para:

1. Mantenerse en cota y rumbo preestablecidos y estabilizado sobre su derrota.
2. Iniciar la "picada" hacia el blanco en el momento oportuno.

Para lo primero consta de un giróscopo principal, cuyo eje de rotación coincide con el eje longitudinal del misil. Ello le permite captar los desvíos que pudiera tener alrededor de sus ejes verticales y horizontales, los que serán corregidos por sendos circuitos que vinculan dichos desvíos con los timones de dirección y profundidad.

Así el misil se mantendrá estabilizado sobre su derrota. Para mantener ésta sobre la cota ordenada, en el circuito de profundidad actúa un altímetro barométrico (Fig. 6).

Asimismo, el eje del giróscopo es mantenido sobre un rumbo ordenado por medio de un compás magnético. De este modo, si ello no ocurriera, se generarán las señales necesarias para llevarlo a la dirección requerida.

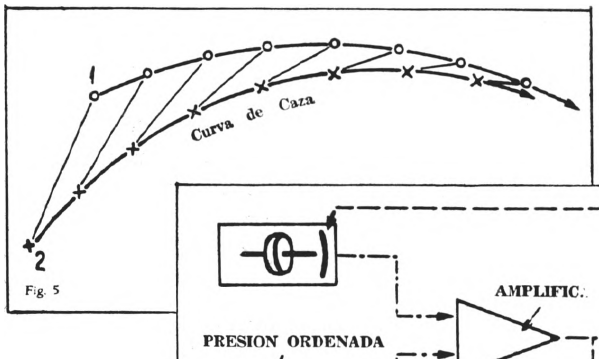


Fig. 5

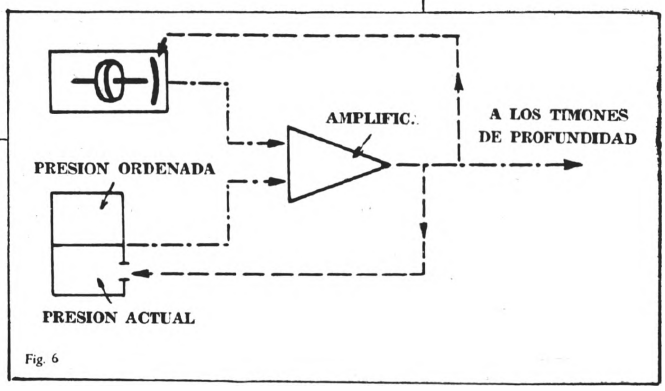


Fig. 6

Cada uno de los circuitos de profundidad y dirección cuenta además con sendos giróscopos derivativos, que generan señales proporcionales al movimiento del misil sobre sus ejes, y cuyo objeto es atenuar las correcciones de dichos desvíos.

Para lograr lo indicado en 2. el misil consta de un medidor de distancias, que consiste en una hélice colocada en su cabeza. Este medidor acciona un contador que se gradúa antes del lanzamiento, de tal manera que al llegar a la distancia requerida se cierran unos contactos eléctricos que ocasionan:

a) Que se arme la cabeza de combate.

b) Que se giren y traben los timones de profundidad, haciendo que el arma entre en picada.

c) En algunos casos, que se ponga en funcionamiento un transmisor, que sirve para indicar a la base de lanzamiento el lugar de la picada, para efectuar posteriores correcciones.

Como hemos visto, este sistema, si bien corrige desviaciones accidentales, no puede eliminar derivas o variaciones a la velocidad producidas por vientos distintos a los previstos para calcular la trayectoria. Podemos decir, en definitiva, que tiene la misma exactitud de la navegación por estima.

El primer exponente fue la bomba voladora V-1, usada por los alemanes en la Segunda Guerra Mundial.

Otro método para medir la distancia recorrida utiliza el tubo pitot, que como se sabe compara presión estática con dinámica.

Al aumentar la presión dinámica por efectos del movimiento del misil, se pone en marcha un motor que acciona un ventilador.

El efecto que éste produce llegará a equilibrar la presión dinámica. Cuando ello ocurra, la velocidad media del ventilador nos dará la velocidad media del misil, y el número de vueltas el millado recorrido.

A pesar de lo sencillo de este método, presenta el problema de que la presión dinámica varía también con la altura y la densidad. Esto se soluciona equilibrando dichos efectos, haciendo que el ventilador tome también aire de la atmósfera.

b) Sistema Doppler

Si desde un misil en vuelo se irradian ondas electromagnéticas hacia el suelo, la frecuencia de recepción será distinta a la de emisión; habrá por lo tanto una variación de frecuencia Δf.

La velocidad del misil será proporcional a dicha variación de frecuencia; por lo tanto:

$$\text{Velocidad} = K \Delta F$$

Asimismo, ΔF dependerá del ángulo y de la antena emisora, de tal manera que

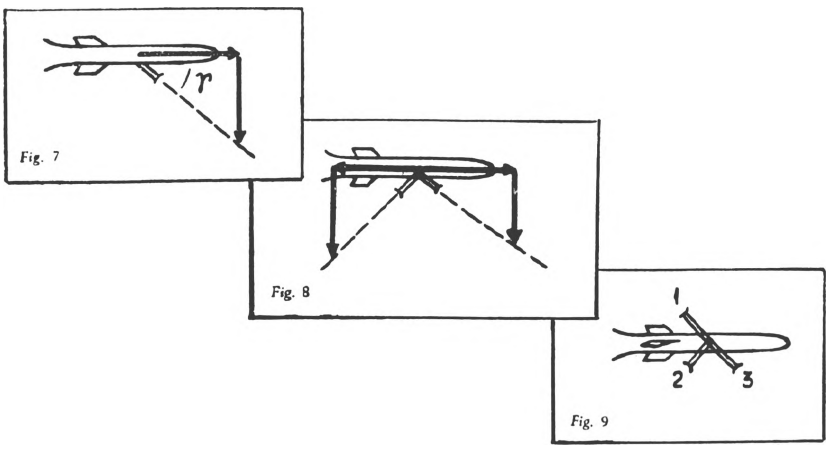
$$\Delta F \cong \cos \gamma$$

Este ángulo y es muy importante, ya que si es muy pequeño habría poca intensidad de recepción y si es muy grande Δf será chico (poca variación de frecuencia).

De este modo, escogido un valor apropiado de y, determinando Δf podremos conocer *Vt.*

Contando con una sola antena obtendremos la velocidad en un solo sentido.

Es por ello que normalmente se usan tres antenas, convenientemente dispuestas para obtener las velocidades transversal, longitudinal y vertical.



Con una antena podremos conocer lo que graficamos en figura 7, y con dos antenas lo graficado en figura 8.

Y, como ya dijimos, con tres antenas convenientemente ubicadas obtendremos (Fig. 9):

Con 1-2, Vel. Transversal.

Con 1-3, Vel. Vertical.

Con 2-3, Vel. Longitudinal.

Conocidas las velocidades se podrá integrarlas en el tiempo, a fin de obtener los desplazamientos del misil en cada sentido y conocer por lo tanto su posición actual.

Es interesante notar que se puede determinar la deriva de un misil o avión girando las antenas 1 y 2 hasta que $\Delta f_1 = \Delta f_2$.

Este sistema es muy preciso. Exige antenas estabilizadas, y los valores que permite obtener son con respecto al suelo.

c) Sistema inercial

Se basa en la determinación de las aceleraciones a que está sometido el misil, las que luego de integradas en dos oportunidades, permiten conocer los espacios que ha recorrido.

Para ello usa dos acelerómetros, que son mecanismos que trabajan en base a la conocida ley de Newton $F° = m.a$

Dichos acelerómetros están orientados en las direcciones *N-S* y *E-W* y normalmente se ubican sobre una plataforma estabilizada cuyo eje está en la vertical exacta del lugar, condición ésta muy importante.

Para que esto ocurra deben tenerse en cuenta el desplazamiento del misil y el movimiento de rotación de la tierra.

En el esquema de la Fig. 10, podemos apreciar que dicho movimiento es compensado por un motor que inclina el plano de los acelerómetros 15° por hora.

A su vez, a medida que el misil se traslada se compensa la curvatura de la tierra inclinando el plano proporcional mente a los desplazamientos *N-S* y *E-W,* teniendo en cuenta en este último caso el valor de sec φ, ya que para un mismo desplazamiento *E-W* la inclinación de la vertical del lugar dependerá de la latitud.

III.-SISTEMAS HÍBRIDOS

El sistema inercial, que acabamos de ver, es de mucha precisión para cortos alcances. Cuando éstos son mayores, es conveniente "verificar" los datos obtenidos por medio de otro sistema.

Para ello se ideó el llamado Inercial-Doppler, donde se comparan las velocidades obtenidas luego de la primera integración con las provistas por sistemas Doppler. Éstas deben ser espaciadas, ya que su emisión puede delatar la presencia del misil.

También puede utilizarse el sistema inercial celestial, que en lugar de comparar velocidades lo hace con posiciones; para ello compara la obtenida en base al sistema inercial con otra calculada astronómicamente por medio de sextantes automáticos en la forma ya vista.

APLICACIÓN DE LOS RAYOS INFRARROJOS

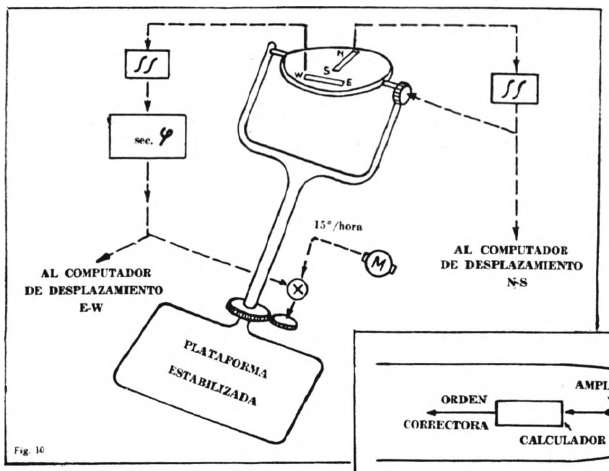
El guiado empleando este método, aprovecha la propiedad de que todo objeto emite *IR* estando sobre el cero absoluto (—273° C).

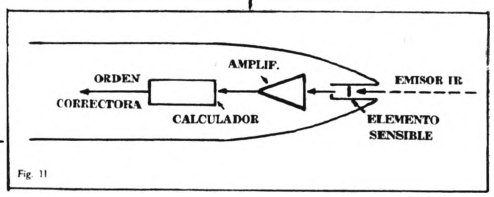
Como esta emisión depende de la temperatura a la que se en-

cuentra el cuerpo, ello permite distinguir y seleccionar ciertos blancos como ser fábricas, usinas, etc.

Regulando el espectro de trabajo del sistema dentro del que corresponde al del blanco seleccionado, se puede efectuar el guiado hacia él. Este método es muy usado para la parte final de la trayectoria.

Un esquema simplificado sería el de la figura 11.





Si el rayo *IR* se desvía, en el elemento sensible se genera una corriente eléctrica que pone en marcha un servomecanismo, que acciona adecuadamente las superficies de control y vuelve el proyectil hacia el blanco.

Este método es aplicable también con estrellas, en forma similar a la vista en astronavegación (curvas de caza). Posee la ventaja de poder captar estrellas de día.

Sirve asimismo contra blancos móviles, ya que particularmente capta con mucha facilidad las emisiones *IR* de los gases de escape de los aviones.

En general los rayos *IR* están reemplazando al radar, pues poseen la gran ventaja de no poder ser interferidos ni delatar su presencia, además de tener mayor discriminación pues trabajan a frecuencias mayores. Tienen la desventaja, con respecto a aquél, de que no atraviesan lluvia ni niebla y no miden distancias.

GUIADO A BLANCOS MÓVILES

I.-COMANDO

a) Seguimiento óptico

Este método es muy sencillo y consiste en maniobrar a distancia los timones del arma en base a observaciones visuales (trayectorias trazantes).

Para ello el misil recibe señales en dos canales (arriba — abajo, o derecha — izquierda), las que de acuerdo con su modulación accionarán los servomecanismos de control de tal manera de guiarlo en cualquiera de los sentidos indicados anteriormente. En armas antitanques, estas señales eran enviadas a través de un conductor que unía al misil con su punto de lanzamiento, lo que por supuesto no facilitaba la sencillez del sistema.

b) Seguimiento por televisión

En este método el misil posee un transmisor de T.V. que envía las posiciones del blanco "vistas" por él a una pantalla que se encuentra en la estación de comando.

Allí el operador gobierna su trayectoria, empleando un método similar al visto anteriormente.

Los americanos emplearon con éxito este sistema ubicando a la estación de comando en aviones.

Tiene el gran inconveniente de no poder utilizarse de noche, por lo que se está estudiando la instalación en el arma de un radar cuya reproducción *PPI* es transmitida a la estación de comando.

c) Seguimiento por radar

La estación de comando dispone de uno o más radares, que captan el blanco y el arma en su volido.

Observando en sus pantallas la posición relativa de los misinos, un computador determina las correcciones necesarias para llevar la trayectoria del misil al blanco, las que son aplicadas en forma similar a las explicadas en seguimiento óptico.

II.-HAZ SEGUIDOR

Este sistema usa la llamada "trayectoria de los tres puntos", que consiste en mantener siempre en una línea al blanco, misil y antena radar. Para ello, el misil debe conocer en todo momento su posición respecto al centro del haz, que en caso de no ser coincidente estará representada por los ángulos θ y δ indicados en la figura 12.

Para determinar estos valores el sistema consta de una antena radar del tipo exploración cónica con su dipolo girando normalmente a 100 v/mn. A su vez, esta señal se halla modulada en frecuencia, de tal modo que efectuando un corte transversal al haz, las frecuencias que obtendremos serían las que se representan en la figura 13.

Podemos observar que la frecuencia con que el misil recibe la señal le permitirá determinar el ángulo θ.

Asimismo, la intensidad de la misma (máxima en el eje) hace lo propio con el ángulo δ.

De este modo "conoce" su posición, debiendo ahora determinar este error en los planos horizontal y vertical. Esta transformación es efectuada por su calculador, que permite a los timones enviar las correcciones necesarias para que el misil retome el centro del haz.

Este sistema, para mayor seguridad, trabaja con dos antenas transmisoras que corresponden a un haz ancho de captura (40°) y al haz de guiado propiamente dicho (2,4°).

Posee la gran ventaja de poder guiar varios misiles simultáneamente.

III - AUTOCOMANDO

a) Activo

El misil emite energía (que puede ser radar, luminosa, térmica, etc.) y a partir de una determinada distancia al blanco recibe sus ecos.

En base a éstos, por medio de un calculador determina las órdenes a los timones, necesarias para dirigirse hacia él. Sigue por lo tanto la llamada "curva del perro".

Su alcance es limitado, por lo que normalmente este sistema se usa en los tramos finales d? la trayectoria. Tiene también el inconveniente de estar expuesto a las interferencias y contramedidas del enemigo.

b) Semiactivo

Es similar al anterior, pero en este caso la energía no es producida por el misil. Ésta la recibe luego de "rebotar" en el blanco y posee un calculador que repite el proceso visto en el caso anterior.

c) Pasivo

Utiliza la emisión de luz, calor, ondas acústicas, infrarrojos, etc. por parte del blanco.

Posee un receptor que detecta la emisión nombrada y la convierte en señal eléctrica, la que es amplificada, pasando luego a un calculador que en forma similar a la vista en los casos anteriores deter-

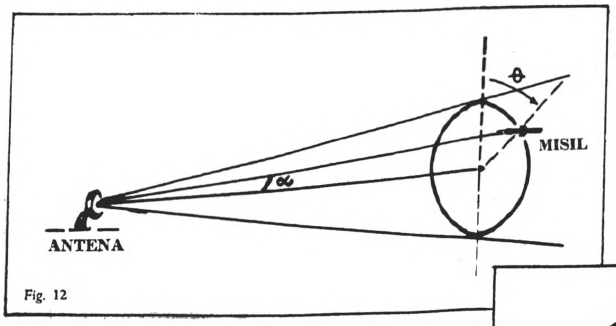


Fig. 12

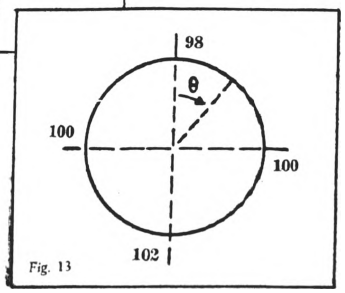


Fig. 13

mina las órdenes a dar a los timones para corregir la trayectoria, si fuera necesario.

IV. - HÍBRIDOS

Combinando convenientemente los sistemas anteriores, se puede con seguir la eliminación parcial de los inconvenientes y limitaciones particulares de cada uno de ellos.

Es así que normalmente un proyectil puede ser guiado en tres etapas.

a) La primera corresponde al lanzador mismo, que orienta al misil en dirección y elevación.

b) La intermedia, que normalmente usa haz seguidor o sistema de "comando".

c) La etapa final, en que se emplea el "autocomando", por ser el de mayor precisión en las proximidades del blanco.

CENTRO NAVAL

Instituto de Publicaciones Navales

RESUMENES ANALITICOS DE BIBLIOGRAFIA MILITAR

El creciente volumen de la literatura militar y el continuo desarrollo de la investigación científica y tecnológica, impiden mantenerse al día y conocer la información mundial vinculada con la guerra y la defensa nacional.

La revista *Resúmenes Analíticos de Bibliografía Militar,* que edita el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, llena esta insuficiencia bibliográfica y trata así de satisfacer esta urgente necesidad.

Esta revista ofrece un servicio internacional bilingüe, en español e inglés, de resúmenes de trabajos publicados en revistas que abarcan el amplio campo de la ciencia y de la tecnología militar.

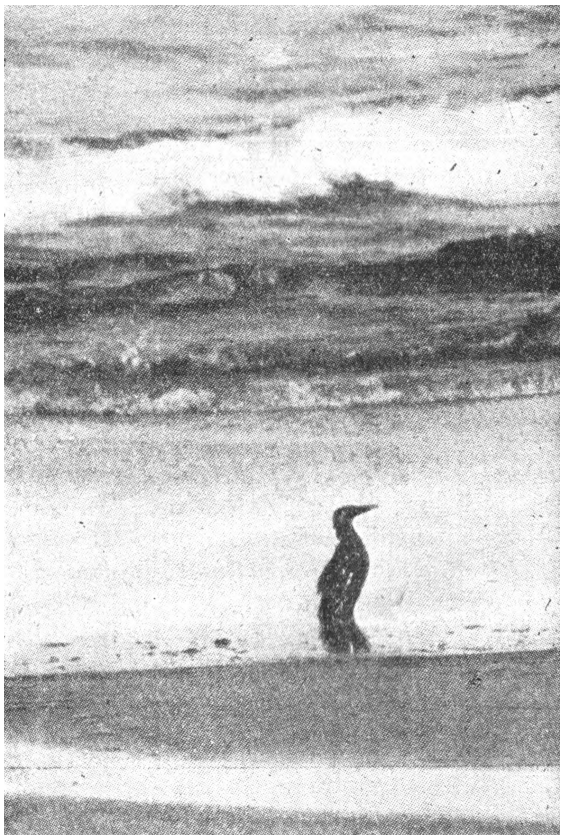
TARIFA DE SUSCRIPCION:

— **Personal de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, descuento mensual de .... m$n** 200

— **Otros suscriptores, anualmente ..... m$n** 2.400

Cualquier información o aclaraciones sobre el particular, solicitarlas al Director de dicha publicación, Capitán de Navío de I. M. (Ret.) Rubén A. Ramírez Mitchell, Centro Naval, Florida 801, Capital Federal, teléfono 31-1011.

Meditaciones sobre el Valor Económico de Nuestro Mar



Por el Capitán de Corbeta ALBERTO O. CASELLAS

"Todo ha sido dicho —dijo a su vez La Bruyére—: desde hace siete mil años que hay hombres y escriben."

Alguien, recordándole la famosa frase a nuestro contemporáneo André Gide, le preguntó cómo se atrevía él, a su vez, a seguir escribiendo.

"Sí —contestó Gide—, todo ha sido ya dicho, pero la gente se olvida y hay que decírselo de nuevo."

Creemos que la anécdota puede servir de proemio al meduloso estudio que sigue.

I

La medida del progreso de una nación no se juzga por las riquezas que posee el patrio suelo, sino por la conciencia que el pueblo de dicha nación tiene de las citadas riquezas, y por su voluntad orientada hacia el aprovechamiento de las mismas. Países hay que, escasos de recursos naturales, poseen un nivel humano capaz de extraer las mayores ventajas de los pocos que tienen, cimentando una fuerte economía nacional que rápidamente los coloca entre las potencias de vanguardia.

La historia, que no es más que un relato ordenado de las experiencias vividas por la humanidad, ratifica lo dicho.

¿Ha sido el territorio helénico, las tierras encerradas entre el Eufrates y el Tigris, el antiguo Egipto, las Islas Británicas, o los reinos de Granada y de León potencialmente más ricos que nuestro territorio nacional? Contestar esta pregunta sería aclararle al lector un panorama que resulta, para cualquier profano, harto conocido.

Sin embargo, todos los grupos humanos han sido protagonistas de las civilizaciones mundiales y, para serlo, tuvieron forzosamente que desarrollar el papel de grandes potencias, porque las civilizaciones sólo han hecho escuela cuando pueblos rectores invadieron culturalmente a otros menos desarrollados o decadentes, y jamás amurallándose en los límites del territorio de donde emergieron.

¿Es el nuestro un pueblo con conciencia nacional, y entiéndase por esto no un vano nacionalismo que ha retrasado en muchos años nuestro desarrollo, sino conciencia de lo que es el país, del legado que dejaron nuestros prohombres, y principalmente de cuál es la responsabilidad actual frente a las generaciones futuras? ¿Alguna vez el lector meditó, aunque fuera por breves instantes, sobre estos tres puntos?

Ha llegado el momento de hacerlo, el momento de enfrentar las consecuencias, debitando las enseñanzas que nos ahorrarán errores futuros, y por ende permitirán de una vez por todas adquirir responsabilidad nacional, factor preponderante de todo pueblo que se considere formando una nación progresista.

Muchos medios son los que se poseen para ir hacia adelante, y en particular de uno de ellos, del mar, nos ocuparemos en el presente artículo.

Han pasado 157 años desde que fructificaron nuestras aspiraciones de ser libres. Descontando 43 años de tentativas de organización nacional, quedan para los gobiernos regulares 114 años. Desde el punto de vista de una conciencia y explotación marítima es muy fácil analizar la ob:a realizada: fueron casi ciento catorce años gobernados de espalda al mar, ciento catorce años donde el Océano Atlántico, que baña más de 4.200 km de litoral, ha sido mirado como si fuera una república

limítrofe más, en cuyos problemas internos resulta lógicamente imposible inmiscuirse, pero en el caso del océano la lógica no cabe, por lo menos esta clase de lógica; el mar es una fuente de riquezas inagotable, y varias naciones del orbe fundamentan en él una gran parte de su economía nacional. Su explotación significa para nosotros una fuente de divisas que puede llegar hasta cifras mayores que las que debería darnos una adecuada explotación de los yacimientos continentales. Sirva ello de paralelo, y con el inconveniente por parte de aquellas naciones de no contar la mayoría de ellas ni con la cuarta parte de la extensión de nuestro litoral; pero esa falta de bienes naturales fue suplantada por un alto concepto del valor nacional, por un sano patriotismo, y por un esfuerzo constante y progresista.

¿No es el nuestro un pueblo capaz de cumplir con estos tres postulados?

II

La plataforma continental argentina alcanza a algo más de 980.000 kilómetros cuadrados, lo cual la signa como la mayor del hemisferio actual y la cuarta del mundo, pues sólo es superada por la de las islas de Java y Borneo, la del norte de Siberia, y la del Mar de Bering. Si comparamos esta cantidad con la total que abarca la superficie de la república (2.887.113 km^2), podemos apreciar que casi un tercio de esta cifra se suma al territorio nacional por debajo de las aguas.

Creer que esa tierra sumergida y cubierta por el manto marino no guarda riquezas incalculables, es lo mismo que negar el valor de los más preciosos metales.

Peces que constituyen un grupo principal de alimentos proteicos y grasos para la alimentación del hombre, y que pueden obtenerse en cualquier época del año; especies de valor elevado en el mercado mundial, tales como el atún y la centolla, sin dejar de laclo las posibilidades de la merluza y las conservas en general; fertilizantes en cantidades considerables, etc., forman el potencial económico del mar, de nuestro mar, de esa infinita llanura líquida que miramos sin ningún interés, despreciando, como si tuviéramos derecho a hacerlo, la riqueza que nos brinda.

III

Mucho se ha hablado de nuestra industria pesquera, mucho se ha publicado, mucho se ha programado, pero muy poco se ha hecho. La explotación de la pesca en nuestro país es por demás rudimentaria.

Los organismos llamados a regir nuestra pesca nacional no han desarrollado una política marítima agresiva, en cuanto a explotación

se refiere. Se ha incursionado en forma permanente en un sector de no más de 300 millas de radio centrado en Mar del Plata; muy pocas veces, por no decir nunca, se han realizado trabajos de pesca experimental; no se esta en condiciones de evaluar cuantitativa y cualitativamente el valor potencial de nuestra plataforma; se ha desconocido la mayoría de las veces el aporte científico que puede brindar la oceanografía física y biológica, o por lo menos se ha tenido poco en cuenta, y por último los centros que dirigen la planificación pesquera se hallan ubicados a 500 kilómetros o más de los centros pesqueros, salvo rarísimas excepciones.

Esta política pesquera es la que ha regido en nuestro país desde siempre; la actual ley recientemente sancionada pretende poner remedio a mucho de lo expuesto, pero la ley nada vale si de ella no se compenetran quienes deben aplicarla.

La República no posee centros de estudios donde todo aquel que quiera volcar sus actividades y conocimientos hacia el mar pueda cultivarle. Las universidades estatales no poseen disciplinas intégrales al respecto, y las privadas tales como la Universidad de Comodoro Rivadavia o el Instituto Tecnológico de Buenos Aires, chocan con problemas difíciles de solucionar, como la integración de un adecuado plantel de profesores y la determinación de cuál es el futuro económico y profesional del estudiante que egresará capacitado en las disciplinas técnicas sobre explotación del mar.

Desde hace varios años la Armada Nacional ha sido prácticamente la única institución que ha programado, realizado y analizado los datos obtenidos por campañas científicas en el mar argentino con la cooperación de biólogos y químicos civiles contratados al efecto.

El panorama deja mucho que desear y su enfrentamiento no admite dilaciones; quienes tienen la responsabilidad de hacerlo no pueden dejar de pensar que una ordenada y bien orientada explotación pesquera puede rendir al país las divisas que tanto necesita.

Muchas veces el lector, en su cotidiano leer periodístico, ve en la primera hoja del diario, en grandes titulares, el desarrollo competitivo por el control de las armas nucleares, la reunión permanente de Ginebra buscando solución al equilibrio del potencial nuclear, etc., y su razonamiento apresurado le hace preguntarse adonde va el hombre buscando su total destrucción. Pero el control de la energía atómica también es factor de progreso y bienestar; y aun en el caso de desarrollarse una conflagración, el número de vidas que costaría no podría compararse con las que en la actualidad le está costando a la humanidad la existencia permanente de otra arma infinitamente más mortal y que viene haciendo estragos cada vez mayores, y cuyo manejo paradójicamente no está en las manos de ninguna fuerza armada. Nos referimos al *hambre,* que está aniquilando a un tercio de la huma-

nidad o sea a algo más de mil millones de seres. Las consecuencias del uso de esta "arma" difícilmente puedan encontrarse en la crónica diaria y mucho menos en el meditar cotidiano del ciudadano de nuestro país. Sin embargo es nuestro país el que se encuentra en condiciones más que propicias para contribuir a desterrar el hambre del mundo, dadas las posibilidades para la implantación de una industria alimenticia orgánica basada en las grandes riquezas de su suelo y en las inconmensurables de su mar.

Es el mar símbolo de fuerza, de persistencia, de indobleguez; trabaja con toda la potencia de sus entrañas y con el profundo silencio de la modestia. Ante los obstáculos que a su paso encuentra se agiganta hasta barrer con ellos. Castigado por los vientos se revuelve enfurecido contra la fuerza extraña que lo azota. Sirvan de ejemplo esas manifestaciones naturales a todos los hombres de nuestro país, y sepamos que el día en que ellas se hagan carne en nuestra conciencia, habremos terminado con la parálisis que hoy nos aqueja y podremos comenzar a marchar hacia adelante.

ALMANACCO NAVALE

1966 - 67

Editado por la "RIVISTA MARITTIMA"
de Roma

o

Todos los buques de todas las flotas, con sus principales características.

695 páginas, 600 fotografías, 500 dibujos

(Comentado en la sección "BIBLIOGRAFIA" del Nº 670 del Boletín, pág. 139)

UN VOLUMEN DE 19 × 26 cm, A DISPOSICION DE LOS LECTORES DEL BOLETIN AL ESTRICTO PRECIO DE COSTO:
$ 4.000 m/n.

o

Entrega inmediata a los primeros cinco interesados, y a los 40 días a los siguientes.

Pedidos:

a la Dirección del Boletín (Instituto de Publicaciones Navales), adjuntando cheque, giro o vale sobre haberes.

Cartas al Boletín

La Dirección ha recibido del señor Prefecto Nacional Marítimo, nuestro consocio el Contraalmirante D. Carlos B. Sampietro, la nota que se transcribe a continuación:

Buenos Aires, enero 18 de 1968.

OBJETO: S/aclaración.

Al señor Director del Boletín del Centro Naval,
Capitán de Fragata Ingeniero Naval D. Isaac Wolberg.

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al número 672 de ese Boletín, correspondiente a julio-setiembre de 1967, en el que obra el artículo titulado *El Comando de Operaciones Navales según la ley 17.271 y los intereses marítimos nacionales,* firmado por los señores Capitanes de Navío D. Osvaldo Fernández y D. Fermín Eleta.

En cuanto al artículo en sí, nada deseo manifestar. Pero como Oficial Almirante y Prefecto Nacional Marítimo, conocedor ayer de la institución naval y hoy de la Prefectura Nacional Marítima, que tengo el honor de conducir, sin ánimo de polemizar y sólo como una inalienable cuestión de principios, debo manifestar que en cuanto a las ligeras referencias que se hacen de esta Institución, estoy en total desacuerdo con ellas, evidenciando las manifestaciones vertidas en el artículo un completo desconocimiento de la Prefectura de hoy y de la preparación profesional de su personal.

Además, entiendo que toda información de este tipo, por razones obvias, debe ser verdadera. Al respecto deseo dejar debidamente aclarado que en cuanto a los guarismos de los presupuestos de la Armada y Prefectura que se consignan en la página 344, y que dan a la primera 17.000 millones y a la segunda 7.000 millones, están muy lejos de la verdad. Las cifras exactas son las siguientes: Treinta y cinco mil noventa y cuatro millones doscientos mil pesos moneda nacional (mSn 35.094.200.000) para la Armada Argentina y de cinco mil cuatrocientos cuarenta y un millones novecientos cuarenta y seis mil seiscientos pesos moneda nacional (m$n 5.441.946.600) para la Prefectura Nacional Marítima, diferencia que se hace más apreciable aún en el presente ejercicio.

Por tanto, solicito del señor Director quiera tener a bien publicar totalmente esta comunicación en el próximo número de ese Boletín, dejando bien sentado que la

presente aclaración se requiere a los efectos de evitar la difusión de información errónea que puede propiciar conceptos equívocos y se formula por estar asentada en datos concretos e irrefutables.

Agradeciendo a usted desde ya la publicación de esta necesaria aclaración, hago propicia la oportunidad para saludarle con mi más distinguida consideración.

(Fdo.): *Carlos B. Sampietro*
Contraalmirante (R.E.)
Prefecto Nacional Marítimo

Notas Profesionales

NACIONALES

PLANES DE REEQU1PAMIENTO DE LA ARMADA

La reciente visita del Comandante de Operaciones Navales de nuestro país, Almirante Benigno I. Varela, a tres países europeos que se destacan por su industria naval, ha vuelto a centrar el interés en los planes de la Marina de Guerra argentina de reequiparse y de efectuar algunas adquisiciones de considerable importancia en el Viejo Mundo.

Si bien el carácter fundamentalmente protocolar del viaje del almirante Varela —en retribución de visitas oficiales del Ministro de Marina español y del Primer Lord del Mar británico a la Argentina— le impidieron hacer declaraciones al periodismo, hemos podido saber por otros conductos que su presencia en Europa fue ampliamente aprovechada para contribuir al progreso de aquellos planes.

No sólo visitó los astilleros de los tres países en que estuvo —porque Francia le extendió, justamente a ese efecto, una invitación espontánea en cuanto se supo allí de su próxima llegada al continente— sino que se interesó concretamente en la compra de algunas naves de guerra. Más importante, empero, que esas compras en sí, sería el hecho de que las unidades en cuestión servirían de prototipo para construir, más adelante, otras similares en la Argentina, tanto en los astilleros que la Marina posee en Río Santiago, cuanto en los que pertenecen a la industria naval privada.

Las fuentes británicas que hemos consultado aseguran que su industria se interesa vivamente por semejantes proyectos. Creen contar con buenas probabilidades para obtener pedidos desde la Argentina, para lo cual se basan no sólo en la renombrada calidad de su producción, sino también en el tradicional vínculo que existe, desde hace muchos años, entre nuestra Marina y el Reino Unido, de donde provinieron algunas de nuestras mejores naves de guerra. Además, la reciente devaluación de la libra esterlina ha abaratado considerablemente, para nosotros, los productos británicos, comparados con los de otra procedencia.

Ello no implica, naturalmente, que la Marina argentina no tenga en

cuenta otros mercados para realizar sus adquisiciones. De hecho, las conversaciones que el almirante Varela mantuvo en España y en Francia tuvieron un objeto parecido, mientras que simultáneamente la comisión de compras en Europa, con asiento en Londres, está sondeando los medios navieros de otros países, Holanda, por ejemplo, Alemania y los escandinavos. La condición esencial que se tiene en mente —además de las consideraciones sobre calidad, precios y financiación— es la ya mencionada de que las compras se limiten a unidades prototipo y que, posteriormente, los vendedores otorguen licencias y asesoramiento técnico para la construcción de naves similares en nuestro país. Parece que no sólo en el Reino Unido, sino también en Francia y en España, tal requerimiento halló un eco favorable ya que expertos de esos países han visitado nuestros astilleros y los estiman como perfectamente aptos para tal fin.

¿En qué unidades se está pensando en primer término? Por de pronto en un submarino de la clase «Oberón», de unas 2.000 toneladas de desplazamiento en superficie, diseñado para patrullaje y armado con tubos torpederos. Su necesidad, para la vigilancia de nuestras costas y para reemplazar a las dos obsoletas y antiguas unidades de este tipo que poseemos, es obvia. Lo propio se aplica a las naves que integrarían la segunda fase del plan, dos o tres fragatas antisubmarinas de la clase «Leopard» u otra similar, de unas 2.500 toneladas de desplazamiento cada una, igualmente en sustitución o refuerzo de unidades no menos antiguas, ya que los tres destructores de la clase «Fletcher» que poseemos fueron botados hace nada menos que 25 años (en términos modernos, la vida útil de una nave de guerra no se considera más que de unos diez años, y con el avance tecnológico actual su obsolescencia suele producirse mucho antes).

El plan tiene, pues, un evidente carácter defensivo y de protección de nuestro litoral marítimo, y de nuestra Marina Mercante de ultramar —portadora del 98 por ciento de nuestro comercio exterior—, así como de la navegación de cabotaje que acarrea el petróleo desde Comodoro Rivadavia al complejo industrial de Buenos Aires.

Considerar estas futuras adquisiciones, lo mismo que las recientes de barreminas y de cazaminas, y el plan ulterior de construcciones en el país, como síntoma de una presunta “carrera armamentista" en América del Sur, es absurdo. Como se sabe, este término ha sido empleado en varias oportunidades recientes en los Estados Unidos. Quizás se deba también a ello —es decir, al deseo de poder reequiparse sin interpretaciones o ataduras políticas de ninguna especie —que la Marina argentina esté tendiendo en estos momentos preferentemente hacia Europa como centro de abastecimiento. (La otra razón estriba en que los países europeos son los principales mercados de nuestros productos exportables).

Sea como fuere, es probable que un pedido de precios por el submarino se someta en los próximos meses a las industrias de los países europeos mencionados. Y que a partir de ese momento el plan de reequipamiento vaya tomando cuerpo.

(Periodística)

EXTRANJERAS

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

NUEVO MEDIO PARA DETERMINAR LA POSICIÓN

Los buques de superficie, los submarinos y los aviones tendrán próximamente a su disposición un nuevo medio que les permitirá situarse, en cualquier condición de tiempo, con un error de posición inferior a una milla marina.

El sistema consiste en ocho estaciones radiotransmisoras "VLF", de bajísima frecuencia, repartidas en otros tantos lugares del globo, cuyas señales serán captadas mediante receptores especiales colocados a bordo, que está produciendo actualmente la Northrop Corporation.

El *Navy Omega Navigation System*, que tal es su nombre, se basa en las propiedades características de la propagación de las ondas de bajísima frecuencia, que llegan a grandes distancias y, dentro de ciertos límites, pueden atravesar tanto el agua de mar como los hielos de los casquetes polares. La posición se determina captando las señales de tres o más estaciones emisoras en el receptor "ad hoc", del que estarán provistos los buques, submarinos y aviones de gran radio de acción.

UNIÓN SOVIÉTICA

SIGNOS DE LA ESTRATEGIA RUSA EN EL MEDITERRÁNEO

Está tomando rápidamente forma un panorama en el Medio Oriente, el cual está mostrando que Rusia, moviéndose con prontitud y seguridad, está llegando a una posición dominante en la lona, en la cual el contralor de la vital vía acuática del canal de Suez sería el premio final.

Los primeros indicios de las intenciones de los soviets se hicieron

evidentes con la rápida formación de su fuerza naval mediterránea, tras la victoria relámpago de los israelíes en la guerra de seis días del mes de junio. Otro detalle fue la prontitud rusa en reabastecer a Siria, Irak y al Egipto de Nasser.

El panorama comenzó a tomar forma final con el segundo paso de los rusos al introducirse en Yemen en apoyo de las fuerzas republicanas que combatían a los realistas, cuando Egipto se retiró.

Este último paso, según creen entendidos de Washington en asuntos del Medio Oriente, es el que encierra en sí la promesa de mayores dividendos para los rusos.

Estos, según los entendidos, podrían llegar a obtener el control del Yemen, especialmente el Meridional o República Popular del Yemen Meridional, la cual incluye el ex protectorado británico de Aden en la desembocadura del mar Rojo.

De este modo, los rusos estarían presentes, en fuerza, no sólo en ambos extremos del canal de Suez, sino que dispondrían de una cabecera de puente hacia Asia y estarían a escasa distancia del Africa oriental.

Hasta hoy, Washington no se ha sentido inclinado a mirar esos avances con alarma, siendo la opinión general que aunque serios no son tan peligrosos como los ven otros, por ejemplo los israelíes.

Sin embargo, los diarios americanos están observando estrechamente la situación y algunos están comenzando a criticar la lentitud de la administración. El "Washington Daily News" comentaba por ejemplo: "Tenemos la clara impresión de que los más altos niveles del gobierno de los Estados Unidos no están suficientemente al tanto de lo que está ocurriendo en el Mediterráneo, ni política ni militarmente, o que por lo menos están tratando con ello en forma parcial e incompleta, y ello no es suficiente".

"Rusia —añade el diario— ha establecido una influencia considerable en el Mediterráneo, y su flota destacada allí implica un movimiento para flanquear el amplio, débil y expuesto «bajo vientre» de las defensas de la OTAN".

El almirante Charles D. Griffin, comandante en jefe de las fuerzas aliadas de Europa Meridional, escribiendo acerca del crecimiento de la flota soviética del Mediterráneo, dijo que el promedio de barcos/día de la Marina rusa allí ha aumentado más del 600 por ciento en los tres últimos años.

Además, el promedio de buques de guerra soviéticos en el Mediterráneo aumentó en un 1.080 por ciento durante el mismo período, según afirmó el almirante Griffin, quien explicó que barco/día significa un barco operando durante un día.

"En un día determinado —continuó— hay de 30 a 40 buques de la

Armada soviética en operación, anclados o en puerto, en algún lugar entre el estrecho de Gibraltar y el Medio Oriente... pero habrán de llegar muchos más. La meta soviética es obtener una gran capacidad naval. Ya han convertido su potencia marítima en una fuerza considerable. Están construyendo portahelicópteros y están hablando seriamente de construir portaaviones de ataque.

"Con una poderosa influencia comunista ya presente en el agitado Medio Oriente, los británicos dejando Aden, 50.000 millones de barriles de petróleo del Medio Oriente «en el aire», con el contralor del canal de Suez en peligro y, con el camino de Africa claramente visible para los soviets, yo creo que tenemos aquí uno de los más serios retos a la libertad de la humanidad de nuestros días."

En las últimas semanas, los buques soviéticos en el Mediterráneo han dado indicios inequívocos de la determinación rusa de establecer sus derechos en una zona hasta ahora reservada a las Naciones Unidas.

Ellos, por ejemplo, han molestado e interferido en las operaciones de la Sexta Flota de los Estados Unidos. Al mismo tiempo han aumentado el número de sus barcos en la zona a 48, comparados con los 55 a 60 de la Sexta Flota.

Concurrentemente con sus actividades navales, los rusos han aumentado su ayuda a Egipto, respaldando así firmemente al presidente Nasser no sólo como líder de la República Arabe Unida sino como líder del mundo árabe más allá.

Han volcado miles de expertos y "consejeros" para entrenar al reorganizado ejército egipcio en el uso de armas perfeccionadas. Han tomado a su cargo la construcción de una nueva refinería para Egipto y dan asistencia en la terminación de la presa de Asuan.

Altamente sensibles a la publicidad despertada por otra parte por sus clandestinas actividades en el Yemen, los rusos rápidamente retiraron a sus pilotos y entregaron los Migs a una mescolanza de aviadores no rusos, principalmente sirios. Naturalmente, en el ínterin habían entrenado una cantidad de pilotos yemenitas republicanos en el vuelo de los Migs, pero los egipcios rehusaron permitirles volar esos aviones cuando volvieron a Yemen hace un año.

Presumiblemente, esos pilotos están ahora recibiendo un reentrenamiento intensivo, aunque todavía no estén realmente volando los Migs. No obstante, Moscú ha decidido dejar un número de técnicos en Yemen para el servicio de los Migs y al mismo tiempo desembalar otros que ha continuado entregando, empleando enormes aviones de carga AN-12, similares a los CI-30 de los Estados Unidos.

De acuerdo con los informes de que se dispone, los republicanos tienen unos 72 Mig 15 y 17 en servicio e incluso algunos tanques

(10 en Saana, la capital) comparados con los realistas que no tienen aviones y no disponen de nada mayor que unos morteros. Aunque presumiblemente los republicanos no quieran más, los rusos mediante 200 vuelos de AN-12 efectuados han colocado en Saana tanta carga como la que cabría en dos fleteros de superficie de tamaño menor, o más o menos la mitad de lo que le reemplazaron a Nasser tras la "débácle" de junio.

Los expertos están seguros de que a Moscú no le interesa Yemen en sí, sino que la victoria de los republicanos le daría importantes ventajas para el contralor del extremo meridional del mar Rojo.

En adición, Moscú también tendría una base extremadamente conveniente para actividades subversivas en África, así como también el contralor del "puente terrestre" entre Europa y Asia.

(Periodística)

INTERNACIONALES

LA MARINA MERCANTE MUNDIAL EN JUNIO DE 1967

Según el Lloyd's Register, que edita su estadística anual en esa fecha, a mediados del año la flota mercante mundial contaba 44.375 buque de más de 100 t de arqueo bruto, con un total de 182 millones de toneladas, lo que implica un aumento de 11 millones con respecto al 30 de junio de 1966.

Dicho total comprende 34.575 unidades de motor a combustión interna, con 107 millones de toneladas, y 9.800 buques de vapor con 75 millones de toneladas.

La distribución por banderas nos revela el hecho llamativo de que el primer puesto ya no lo tiene la británica. La reina de los mares, por lo menos en cuanto a la cantidad de barcos que enarbolan su pabellón, es actualmente la República de Liberia.

El *ranking* es ahora el siguiente, en toneladas de arqueo bruto, indicando al costado las variaciones en más o en menos habidas durante el año transcurrido.

Liberia	22.598.000	+ 1.995.000
Gran Bretaña.....	21.716.000	+ 174.000
Estados Unidos	20.333.000	- 464.000
Noruega	18.382.000	+ 1.961.000
Japón	16.883.000	+ 2.160.000
U. R. S. S.....	10.617.000	+ 1.125.000
Grecia	7.433.000	+ 270.000

Italia	6.219.000	+ 368.000
Alemania Federal	5.990.000	+ 223.000
Francia	5.577.000	+ 317.000
Holanda	5.123.000	+ 143.000
Panamá	4.756.000	+ 213.000
Suecia	4.635.000	+ 235.000
Dinamarca	3.014.000	+ 175.000
España	2.571.000	+ 329.000
Canadá	2.306.000	+ 181.000
India	1.887.000	+ 92.000
Brasil	1.305.000	+ 26.000
Argentina	1.240.000	- 39.000
Polonia	1.210.000	+ 101.000
Yugoslavia	1.196.000	+ 117.000
Finlandia	1.064.000	+ 36.000
Bélgica	940.000	
Australia	803.000	
Hong Kong	796.000	
Formosa	775.000	
China Comunista.....	772.000	
Alemania Oriental	756.000	
Portugal	755.000	
Filipinas	720.000	
Israel	688.000	
Indonesia	624.000	
Turquía.....	611.000	
Líbano.....	598.000	
Pakistán.....	473.000	
Bulgaria.....	471.000	
Sud Africa	470.000	

El cuadro, con la muda elocuencia de las cifras, nos dice que entre las flotas que superan el millón de toneladas sólo dos han disminuido, en lugar de aumentar sus efectivos. Son los Estados Unidos (que pueden darse ese lujo) y, ¡ay!, nuestro país (que no puede, pero se lo dio igualmente).

En términos absolutos, los desarrollos más impresionantes corresponden al Japón, Liberia, Noruega, la Unión Soviética y, a buena distancia, Italia, España y Francia.

En términos relativos, las 22 naciones con más de un millón de toneladas podrían dividirse en los grupos siguientes:

o) Banderas con extraordinario incremento (más del 10% del total del año anterior): Japón, España, la Unión Soviética Noruega y Yugoslavia;

b) Banderas con fuerte incremento (del 5 al 10%): Liberia, Polonia, Canadá, Italia, Francia, Dinamarca y Suecia;

c) Randeras en desarrollo (incremento del 2,5 al 5%): la India, Panamá, Alemania Federal, Grecia, Finlandia y Holanda;

d) Banderas "estancadas": Gran Bretaña y el Brasil;

e) Banderas "en retroceso": los Estados Unidos y la Argentina.

La edad de los buques

La flota mundial se distribuye como sigue, con respecto a la edad de las unidades que la integran:

	Toneladas de arqueo bruto
Buques de menos de 5 años.....	54.647.000
Buques de 5 a 10 años	43.469.000
Buques de 10 a 15 años	29.479.000
Buques de 15 a 20 años	15.484.000
Buques de 20 a 25 años	26.135.000
Buques de 25 a 30 años	5.830.000
Buques de más de 30 años	7.055.000

En porcentajes, tenemos que el conjunto de los buques de menos de 10 años de vida representa el 54 % del total, el de los de 10 a 20 años un 25 %, los de 20 a 30 años el 17 % y los de más de 30 años el 4 %.

La situación particular de las flotas más importantes es la siguiente:

	PORCENTAJES RELATIVOS			
	Menos de 10 años	10 a 20	20 a 30	Más de30
Gran Bretaña	57	32	10	1
Canadá	46	20	9	25
India	60	30	8	2
Estados Unidos	15	9	69	7
Argentina	16	39	31	14
Brasil	50	21	19	10
Dinamarca	71	24	3	2
Finlandia	37	44	13	6
Francia	57	37	5	1
Alemania Federal.....	58	37	3	2
Grecia	30	33	30	7
Italia.....	51	29	14	6
Japón	76	20	3	1
Liberia	55	31	14	—
Holanda.....	58	33	8	1
Noruega	75	22	2	1

Panamá	31	37	22	10
Polonia	63	14	18	5
Unión Soviética	74	14	5	7
España	58	17	7	18
Suecia	73	19	6	2
Yugoslavia	55	23	20	2

Entre los países que cuentan con un alto porcentaje de buques muy modernos, figuran varios que desde hace años ostentan esa saludable situación: Dinamarca, el Japón, Noruega, la Unión Soviética y Suecia, pero merece también notarse la posición actual de las flotas india, polaca y española. Italia ha caído algunos puntos por debajo del promedio mundial, mientras que el estado de intenso envejecimiento de la flota de los Estados Unidos y de la Argentina debería preocupar a los responsables.

(Adaptado de la "Rivista MariLtima", Roma)

Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata ingeniero Carlos Alejo Morris, teniente de fragata médico Federico Guillermo Horgan, teniente de fragata odontólogo Héctor Lucio González, teniente de fragata bioquímico José Graf, teniente de fragata farmacéutico Aníbal Alessandri, teniente de fragata farmacéutico Hugo Edgardo Sánchez, teniente de fragata médico Pascual Pellicari, teniente de fragata odontólogo Alberto López Ascua, teniente de fragata ingeniero Ernesto Eduardo Galván, teniente de fragata ingeniero Héctor Lucas Fabiano, teniente de fragata médico Antonio César Linares, teniente de fragata odontólogo Juan Antonio López y guardiamarina Carlos María Zambonini.

REINGRESO DE SOCIO ACTIVO

Teniente de corbeta (RE) Alberto Jorge Failo.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Señor Luis Santiago D'Imperio, doctor Pedro Alberto Becco, comodoro César Padilla y señor Alberto Manuel Sorçaburu.

CONFIRMACIÓN DE SOCIO CONCURRENTE

Articulo 16, inciso 5° del Estatuto: Ex teniente de corbeta Pil. Av~ Jorge Roberto Badih.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de navío Andrés Schack, capitán de fragata Luis Imperiale, vicealmirante Osvaldo Repetto, capitán de fragata Domingo Casamayor, capitán de corbeta José Cédola, capitán de navío contador Félix Pereyra y capitán de fragata José Schwarz.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata contador Manuel del Río.
Por renuncia: Ex-teniente de corbeta Alfonso J. G. Racedo.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Por articulo 29, inciso 4° del Estatuto: Doctor Ernesto D. Galíndez.

NO CONFIRMADO COMO SOCIO

Por artículo 16, inciso 5° del Estatuto: Ex-guardiamarina piloto aviador Carlos Alberto Silva.

YACHT CLUB CENTRO NAVAL: TARIFAS PARA EL USO DE YATES

Se ha resuelto percibir la suma de $ 200 cada vez que se haga uso de las citadas embarcaciones.

DELEGACION TIGRE: CREACIÓN DE SUBCOMISIONES

En esta delegación han sido creadas las subcomisiones de Motonáutica y Esquí Acuático y de Pesca, siendo nombrados para presidir las mismas el capitán de corbeta ingeniero Carlos E. A. Guido y el capitán de fragata José M. Cagliolo, respectivamente.

JAULA DE GOLF: MODIFICACIONES A LA REGLAMENTACION

Se han modificado los artículos 1° y 6°, que quedan redactados de la manera siguiente:

Artículo 1° — *Uso. Personas autorizadas.* Para uso de los socios activos y concurrentes del Centro Naval.

Los familiares directos masculinos de los socios podrán hacer uso de las instalaciones de la Jaula de Golf, ajustándose a todas las disposiciones generales además de las siguientes:

a) Los socios del Centro Naval tienen prioridad cuando aún los familiares no hayan iniciado su clase o práctica;

b) Los familiares no podrán hacer reserva de turno y deberán estar acompañados del socio titular para obtenerlo;

c) Los familiares abonarán $ 200 por turno.

El socio titular es responsable del estricto cumplimiento de todas las disposiciones generales y particulares por parte de su invitado.

Artículo 6° — *Reserva de turnos.* Cada socio deberá concurrir personalmente a la Jaula cuando desee efectuar una reserva de turno, pudiendo hacerlo con una semana de anticipación. Cada socio no podrá efectuar más de dos reservas semanales.

MISA DE FIELES DIFUNTOS

El 2 de noviembre a las 11 el señor presidente, almirante Mc Lean,, acompañado por el almirante Desimone, el capitán Barilli y el teniente Spinelli, asistió a la misa que se celebra anualmente en el Panteón de nuestro Centro, en la Chacarita.

TESORERIA:
MODIFICACIÓN DE ESCALAS DE PRÉSTAMOS

Se han modificado las escalas actuales de préstamos a los asociados, pensionistas **y** personal del Centro Naval, en la siguiente forma:

GRADO		Nueva escala
Gma.....	m$n	100.000
T. C.....	m$n	130.000
T. F.	m$n	160.000
T. N.....	m$n	200.000
C. C.....	m$n	250.000
C. F.....	mSn	300.000
C. N.....	m$n	350.000
Alte.....	m$n	400.000

Pensionistas:

Pensión		Préstamo
Hasta m$n 30.000	m$n	50.000
De 30.001 a 40.000	m$n	70.000
De 40.001 a 50.000	m$n	100.000
Más de 50.000	m$n	120.000

Personal del Centro Naval:

Sueldo		Préstamo
Hasta m$n 25.000	m$n	40.000
De 25.001 a 35.000	m$n	60.000
De 35.001 a 50.000	m$n	80.000
Más de 50.000	m$n	100.000

DELEGACIÓN MAR DEL PLATA: REEMPLAZO DEL PRESIDENTE

Por haber solicitado su pase a situación de retiro el señor Comandante de la Base Naval y Presidente de nuestra Delegación, capitán de navío Jorge E. Sciurano, y a propuesta de este, ha sido nombrado en su reemplazo el capitán de fragata César Augusto Guzzetti, a cargo actualmente de dicha Base.

BIBLIOTECA: DONACIÓN DE UNA COLECCIÓN DE REVISTAS

Ha sido aceptada la donación dispuesta por el Dr. Enrique García Mérou, con destino a la Biblioteca de nuestro Centro, de una colección de la *Revue des Deux Mondes* de los años 1860 a 1940, proveniente de la biblioteca de su extinto padre, agradeciéndosele la importante donación efectuada, en vista del valor histórico y literario de la misma.

FUNDACIÓN ARGENTINA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS

Dado los resultados obtenidos por el Primer Seminario de Estudios Marítimos y la conveniencia de continuarlos, nuestro Centro ha concretado el acto de fundación de la entidad del epígrafe, para lo cual se ha dispuesto la transferencia de mSn 100.000 del Instituto de Publicaciones Navales, como único aporte. Esta Fundación contaría con el apoyo de varios organismos oficiales y privados, y ya han dado su conformidad en forma oficiosa la Armada Argentina y la Facultad de Ciencias Económicas, en cuyo ámbito desarrollaría sus tareas

CANCHA DE GOLF

Concretando la iniciativa de un grupo de oficiales superiores, jefes y oficiales subalternos, nuestro Centro ha dispuesto donar la suma de m$n 200.000 para construir una cancha de golf en unos terrenos que ha facilitado el Comando de Operaciones Navales en el Centro Receptor Villa Adelina.

XIII SALÓN ANUAL DE MARINISTAS

Esta exposición fue realizada en la sede de nuestro Centro, entre el 17 y el 27 de noviembre.

Se presentaron 102 expositores con 170 obras, lo que obligó al jurado a efectuar una laboriosa selección, exhibiéndose finalmente 90 cuadros.

La comisión que constituyó el jurado la integraron:

Presidente: Señor Armando Raúl Ronchetti.

Vocales: Contraalmirante Francisco L. D. Morell.
Contraalmirante Agustín César Ledesma.
Capitán de navío Ricardo G. Franke.
Capitán de fragata Rubén H. Giúdice.

Secretario: Capitán de fragata Humberto J. Barbuzzi.

Los premios discernidos fueron los siguientes:

Gran Premio de Honor - Medalla de oro y plaqueta. — Por unanimidad a la obra "Homenaje a Vito Dumas", del doctor José Cataldo.

Primer Premio - Medalla de oro. — Por unanimidad, a la obra "Contraluz", del señor Otón Ringer.

Segundo Premio - Medalla de plata dorada. — Por tres votos contra uno, a la obra "Barcas pesqueras", del señor César Augusto Ncvelletto.

Tercer Premio - Medalla de plata. — Por tres votos contra uno, a la obra "Remolcadores" (Puerto de La Plata), del señor Ambrosio Aliverti.

Tres menciones especiales - Medallas de plata. — *Se* otorgaron a las siguientes obras: "Rincón de Barracas", "Barcazas" y "Fábula del amanecer" (Marina), cuyos autores son los señores Gerardo Granda, Zani Treguer y Luis Arenaza, respectivamente.

El premio Marinas de Alta Mar (Medalla de oro), fue declarado "desierto", en razón de que las pocas obras presentadas no reunían enteramente el nivel de calidad requerido.

En oportunidad de inaugurarse la muestra usó de la palabra el señor Presidente de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones, contraalmirante Francisco L. D. Morell, quien expresó:

> Este Décimo Tercer Salón Anual de Marinistas se ve prestigiado por la participación de destacados y ambiciosos cultores de la pintura, que han concurrido con estas telas que se exponen para nuestro regocijo espiritual, exaltando el mar y sus afinidades a través del arte.
>
> De más está decir que han sido acogidas en esta casa con amplia simpatía, pues contribuyen a destacar a la consideración del público esta inquietud cultural, que el Centro Naval viene organizando anualmente. Trata así de

estimular la dedicación a esta rama del arte, como una forma de coadyuvar a poner de relieve el talento de quienes vuelcan en las telas esa gama de colores que dan forma a la imaginación creadora, aplicando la lección directa de la naturaleza representada en los mares, en los ríos, en los cielos, en los puertos.

Por ello digamos que flota en este salón, constituido ahora en grato y solaz remanso, el aire iodado de los mares, el misterio caprichoso de los ríos y barcazas, los cielos de distintas latitudes, los paisajes marineros que los señores artistas han sabido captar con fidelidad.

La Subcomisión de Cultura del Centro Naval se encuentra tan satisfecha como honrada por la calidad de las obras que componen esta exposición. Oleos de real factura y limpias y graciosas acuarelas ponen en evidencia una cierta predilección artística que traducen bellas armonías cromáticas.

Corresponde señalar que las exigencias de la muestra y el elevado número de obras recibidas movieron al jurado a efectuar, muy a su pesar, una rigurosa selección.

Al dejar inaugurado este Salón de Marinistas agradecemos afectuosamente a todos los participantes su concurrencia v felicitamos muy cordialmente a quienes han sido distinguidos con los distintos premios, los cuales encierran el imponderado valor espiritual que sólo los verdaderos artistas confieren. A todos, muchas gracias.

PELUQUERIA: AUMENTO DE TARIFA

A partir del 1° de enero de 1968 se ha dispuesto aumentar en un 25 % la actual tarifa del servicio de peluquería de nuestro Centro.

RENOVACIÓN DE AUTORIDADES. ASAMBLEA ORDINARIA DE ABRIL DE 1968

De acuerdo con las disposiciones estatutarias, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcialmente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas.

Cargos a cubrir

Vicepresidente 2°: Por dos años.
Protesorero: Por dos años.
10 vocales titulares por dos años.
1 vocal titular por un año (para completar período del capitán de fragata Alcides Corvera, que renunció).
6 vocales suplentes por un año.
1 revisor de cuentas titular por dos años.
2 revisores de cuentas suplentes por un año.

A efectos de su oficialización, se deberá confeccionar una lista de candidatos que reúnan las condiciones requeridas para ocupar dichos cargos (5 años de antigüedad como socios activos), propiciada con la

firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (un año de antigüedad) y remitirla a la Presidencia del Centro antes del 1° de marzo, con el consentimiento de los candidatos y el nombre del socio apoderado.

Miembros que cesan en sus funciones

Vicepresidente 2°: Contraalmirante Jorge A. Desimoni.
Protesorero: Capitán de navío Jorge A. Marguery (vuelve al cargo de vocal titular para el que fuera electo).
Vocales titulares:
Capitán de navío Emilio E. Massera.
Capitán de fragata médico Fernando A. Biondi.
Capitán de fragata Mario Raúl Chingotto.
Capitán de fragata Humberto José Barbuzzi.
Capitán de fragata Pedro Antonio Santamaría.
Capitán de fragata Fernando Miguel Romeo.
Capitán de fragata Horacio Miguel Goñi.
Capitán de corbeta Rubén Oscar Franco.
Teniente de fragata I. M. Menotti Alejandro Spinelli.
Capitán de corbeta Eduardo M. Girling.
Capitán de corbeta Carlos E. Barilli. (Vocal suplente; reemplazó al capitán Corvera.)
Capitán de corbeta Amílcar G. Speicher. (Vocal suplente; reemplazó al capitán Marguery, al pasar éste a protesorero).
Revisor de cuentas titular: Capitán de corbeta Eduardo C. Valotta.

Miembros que continúan en sus funciones

Presidente: Vicealmirante Leonardo Mc Lean.
Vicepresidente 1°: Contraalmirante Francisco L. D. Morell.
Tesorero: Capitán de navío contador Héctor J. Domínguez.
Vocales titulares:
Capitán de navío Luis I). González Castrillón.
Capitán de navío Jorge A. Marguery.
Capitán de fragata Ismael D. Molina.
Capitán de navío I. M. Rodolfo Poletti.
Capitán de fragata Héctor Damián Gadea.
Capitán de fragata Siró V. L. De Martini.
Capitán de fragata Antonio M. Reguero.
Capitán de fragata auditor Ramón L. Morell.
Capitán de corbeta Mariano A. Torre.
Revisor de cuentas titular: Capitán de nav. cont. Manuel O. Vaccari.



ANDRÉS SCHACK

Capitán de Navío

Falleció el 22 de septiembre de 1967

El capitán de navío Andrés Schack nació en la Capital Federal el 3 de abril de 1891. Ingresó a la Armada el 16 de febrero de 1911, egresando el 4 de noviembre de 1914 como guardiamarina. Ascendió al grado de capitán de navío el 31 de diciembre de 1931, pasando a retiro voluntario el 31 de diciembre de 1941. Nombrado en retiro activo el 20 de marzo de 1956, pasó nuevamente a retiro efectivo el 16 de enero de 1961, nombrándosele el de marzo del mismo año como retirado en servicio.

Sus principales destinos en actividad fueron: «Presidente Sarmiento», «San Martín», «Patria», «Moreno», «Rivadavia», «Libertad», «Piedrabuena», «1° de Mayo», «Chaco», «Córdoba», Zona Marítima Dársena Norte, Arsenal Río de la Plata, «Vicente López», «Patagonia», «Guardia Nacional», Escuela de Aplicación para Oficiales, Estado Mayor General, «Almirante Brown», Secretaría del Ministerio, «Belgrano», Escuela de Mecánica, Edecán Naval Presidente de la Nación, «Entre Ríos» y Escuela Naval Militar.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío Ramón Poch, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina me ha confiado el mandato de expresar su auténtico pesar por la pérdida de uno de sus distinguidos oficiales superiores, el capitán de navío don Andrés Schack.

Su paso por la Escuela Naval deja impresas en su alma de joven estudiante las cualidades de caballerosidad, hidalguía y contracción al trabajo que, sumadas a sus nobles virtudes personales, fructificaron después en una digna y brillante actuación a lo largo de todo su desempeño como oficial de Marina.

Actuó con decisión y eficacia en los puentes de mando de las unidades que a través de los años formaron nuestro poder naval; sus largas campañas por el sur de nuestro litoral marítimo le permitieron adquirir un cabal conocimiento de la Patagonia, conocimientos éstos que utilizó con inteligencia y dedicación, para acrecentar la eficacia de la labor que la Marina de Guerra realiza en nuestro sur.

Sus innegables méritos fueron reconocidos también por países como Suecia y Dinamarca, que lo condecoraron.

Coronó su carrera de oficial como subdirector de la Escuela Naval Militar, digno epílogo de los méritos acreditados; en ese instituto contribuyó a la formación de las nuevas promociones de oficiales, a las cuales supo transmitir su ilustración, formación moral y un gran caudal de amor a la institución naval.

En situación de retiro continuó prestando eficientes servicios a la Armada, y es así como a partir del año 1956 se desempeñó como vocal del Tribunal Ordinario de Honor de la Armada y posteriormente vocal del Consejo de Guerra Permanente para Jefes y Oficiales.

Sus dotes personales lo hicieron acreedor a la más alta estima de quienes tuvimos la suerte de conocerlo y tratarlo.

Supo apreciar en su verdadero sentido el significado de la amistad, comprensión *y* sentido de convivencia que debe existir entre los hombres del mar.

Al despedir sus restos mortales roguemos al Altísimo por el eterno descanso de su alma.



LUIS A. IMPERIALE

Capitán de Fragata

Falleció el 26 de septiembre de 1967

El 26 de septiembre falleció, casi centenario, el capitán de fragata Luis A. Imperiale, último representante de la marina de transición, que pasó de la vela y madera al vapor y acero, y del cañón de avancarga al de retrocarga.

Había nacido en Zárate el 3 de diciembre de 1868, y probablemente la sugestión y vecindad de nuestro primer arsenal naval creado en 1873 por la previsión de Sarmiento y la presencia frecuente de nuestros monitores, bombarderas, cañoneras y lanchas torpederas despertaron su vocación marinera. Ingresó a la Escuela Naval en 1882, cursó brillantemente sus estudios y egresó en 1887.

La década de 1880 fue de transformación creadora para la moderna marina que surgía y trataba de adaptarse a la rápida evolución de la arquitectura naval, las armas tanto ofensivas como defensivas, la electricidad y la telegrafía, la lucha constante entre la coraza y el cañón, la aparición de las piezas de tiro rápido y el proceso acelerado de una nueva arma, el torpedo, que encontró entusiastas partidarios entre la joven oficialidad.

Ganado por estas ideas, el alférez Imperiale se incorpora a la Estación Central y Escuela de Torpedos del río Luján, donde sigue un curso especializado, egresando un año después con la calificación de sobresaliente, siendo por lo tanto un pionero del arma submarina en nuestra Marina de Guerra.

Luego prestó servicios en el aviso «Resguardo» y en el transporte «Villarino», pasando en 1891 a la Escuela Naval, de la que fue profesor en 1896-1897.

Su intervención en la revolución del 90 a bordo del «Villarino», le valió la separación del servicio activo, junto con un numeroso grupo de jefes y oficiales, reincorporados poco después por la ley de amnistía. Años más tarde, la ley 11.268 lo alcanza en sus justicieros beneficios, siendo ascendido a capitán de fragata en 1926.

La vocación natural del capitán de fragata Imperiale fue el estudio y la labor docente, que después de su retiro en 1907 lo llevó a la Facultad de Ingeniería y Ciencias Exactas, donde obtuvo el título de ingeniero civil.

Desde 1896 hasta su retiro del servicio activo y por treinta años más fue dado verle en la cátedra de la Escuela Naval, sea en la de Astronomía, Navegación o bien en la de Física, Mecánica y Estática, desempeñando con igual brillo la enseñanza de todas esas materias.

En 1903 publicó el libro *Curso de navegación* para la enseñanza de esta materia, texto que durante muchos años fue el usado por cientos de cadetes, que recordaron y recuerdan al autor como un excelente maestro, modesto y de gran bondad, pero, sobre todo, sensible a la comprensión y tolerancia.

Con el capitán de fragata Imperiale desaparece un jefe digno y pundonoroso, de auténtico y acendrado prestigio, que por el privilegio de su edad en el umbral del siglo, era jirón viviente de la historia de la Armada, de una cercana época que ya parece lejana, que él contribuyó con inteligencia y esfuerzo a escribir en el puente y en la cátedra en tiempos difíciles para el país, con constantes conflictos internos y externos. Fue una vida consagrada al estudio y a la enseñanza; el amor a la cultura y su sensibilidad a las bellas manifestaciones del espíritu fueron los rasgos relevantes que la ennoblecieron, cumpliendo para ejemplo de las jóvenes generaciones en su largo trayecto vital el pensamiento de Plauto: “Si se vive bien, se vive mucho tiempo”.



OSVALDO REPETTO

Vicealmirante

Falleció el 15 de octubre de 1967

El almirante Osvaldo Repetto nació el 18 de octubre de 1885. en la Capital Federal. Ingresó a la Armada el 11 de marzo de 1903, egresando como guardiamarina el 31 de diciembre de 1907. Ascendió a vicealmirante el 31 de diciembre de 1943, al hacer efectivo su retiro voluntario con el grado inmediato superior. El 1° de enero de 1953 fue nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo, desempeñándose en la Subsecretaría de Marina, donde pasó a retiro definitivo el 31 de diciembre de 1965. Prestó servicios en la gran mayoría de buques y reparticiones y desempeñó una comisión naval en los Estados Unidos y funciones de enseñanza en la Escuela de Artillería, fragata escuela «Presidente Sarmiento», Escuela Naval Militar y Escuela de Aplicación para Oficiales. En 1939 fue condecorado por el gobierno de los Estados Unidos de América, que le otorgó la *Victory Medal* por haber servido a la Armada de ese país durante la Segunda Gran Guerra Mundial.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada par el vicealmirante Gabriel Malleville, en nombre de la Armada Nacional

En nombre de la Marina de Guerra despido los restos del almirante Osvaldo María Repetto, que para dolor de todos llegan a este recinto donde no corre el tiempo y donde la fatiga humana se adormece en la suprema lejanía. En mis palabras no quiero trasuntar únicamente la representación que traigo; no puedo sustraerme a mis impresiones personales.

Duele intensamente la evidencia de su tránsito. Fue siempre bueno, sin que por ello dejara de tener la energía necesaria para hacerse respetar. Amigo de superiores y subalternos, supo lucir con brillo militar y profesional las estrellas de almirante.

Sin alardes de ninguna naturaleza, era esencialmente natural y simple en cada una de las manifestaciones del decir y del quehacer. Por eso fue respetado por sus subordinados y apreciado por sus superiores. Era un hombre de honor.

Fue siempre leal, franco y sincero. Se ofrecía tal como era y por eso fue querido.

Mis palabras no tendrán la elocuencia necesaria, pero tienen la emoción alta y pura del camarada y del amigo, emoción que no sólo es suficiente, sino que también es necesaria en todos los actos de la vida, para que, llegado un momento como éste, el destinatario de esas palabras sea colocado en el pedestal que le corresponde.

Almirante Repetto: las armas de la Nación os rinden honores en este acto, como ratificando el concepto que habéis merecido de vuestros compañeros de la Institución que tanto quisisteis.

Quiera Dios daros paz en vuestra tumba y quiera también llevar al espíritu de vuestra esposa la resignación necesaria para afrontar este golpe. Así sea.



DOMINGO CASAMAYOR

Capitán de Fragata

Falleció el 23 de octubre de 1967

El capitán de fragata Domingo Casamayor nació en la Capital Federal, el 28 de abril de 1887. Ingresó a la Armada el 21 de marzo de 1903, egresando el 31 de diciembre de 1907 como guardiamarina. Ascendió al grado de capitán de fragata el 1° de marzo de 1925, pasando a retiro voluntario en el año 1930.

Sus principales destinos fueron: «Murature», «Patria», «Bahía Blanca», «San Martín», «Brown», «Rivadavia», «9 de Julio», «Moreno», «Uruguay», «Córdoba», «Catamarca», «América», «Ona», Base Naval Río de la Plata, «Garay», Juzgado de Instrucción y Arsenal Naval Buenos Aires. Desempeñó funciones de enseñanza en la fragata «Presidente Sarmiento» *y* en la Escuela Naval Militar. Fue condecorado por los gobiernos de Venezuela, Francia y España.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Jorge Luis Boudgouste, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Argentina me ha confiado el mandato de expresar su auténtico pesar por la pérdida de uno de sus jefes, el capitán de fragata don Domingo Casamayor.

El año 1903 enmarca su ingleso a la Escuela Naval Militar. Su paso por la misma dejó impresas en su alma de adolescente las cualidades de caballerosidad, hidalguía y contracción al trabajo, lo que sumado a sus nobles cualidades personales fructificaron luego en una digna y brillante carrera naval.

En el año 1907 realiza el octavo viaje de instrucción a bordo de nuestra querida Fragata Sarmiento, egresando como guardiamarina en los primeros puestos de su promoción a fines de ese año.

A partir de entonces presta largos y eficientes servicios en los buques más representativos de nuestro poder naval; desempeña relevantes tareas hidrográficas; es profesor de la Escuela Naval, en cuya oportunidad edita un texto sobre Torpedos; asimismo, recibe condecoraciones de gobiernos extranjeros.

Como jefe de la Armada se hizo acreedor al respeto y estimación de cuantos le rodearon por sus virtudes como hombre, como militar y como profesional.

Como jefe de hogar, su grandeza de alma y bondad de corazón se proyectan en una familia digna, cuyo dolor, que compartimos, se compensa con la herencia de sus virtudes.

Señor capitán de fragata Domingo Casamayor: la Armada Argentina os despide y ruega al Altísimo quiera recibir vuestra alma en su seno.



FÉLIX RÓMULO PEREYRA

Capitán de Navío Contador

Falleció el 26 de noviembre de 1967

El capitán ele navío contador Félix Pereyra nació en Arrecifes (provincia de Buenos Aires) el 17 de febrero de 1880. Ingresó a la Armada el 1° de enero de 1902, egresando como guardiamarina contador el 30 de abril ele 1904. Ascendió al grado de capitán de navío contador el 21 ele setiembre de 1933. Pasó a retiro voluntario el 26 de noviembre ele 1937, siendo nombrado posteriormente en el cuerpo ele retiro activo, hasta el 1° de abril de 1947.

Sus principales destinos fueron: «Pampa», «Espora», «Ushuaia», «9 de Julio», «Belgrano», «Moreno», Arsenal Río ele la Plata, Comisión Naval en los Estados Unidos, 1ª Región Naval, Ministerio de Marina, Arsenal Naval Buenos Aires, Base Naval Río de la Plata, «Rivadavia», Dirección General Administrativa y Prefectura Nacional Marítima.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de navío contador Luis Esteban Rabbione, en nombre de la Armada Nacional

En representación ele la Armada Argentina, me toca asumir la penosa responsabilidad de despedir los restos del señor capitán de navío contaelor don Félix Rómulo Pereyra, que hoy, al ingresar a su última morada, deja a sus familiares, camaradas y amigos la imborrable estela de una vida que fue ejemplo ele labor fecunda y silenciosa y el recuerdo de su nobleza y hombría de bien.

Ingresa a la institución en el año 1902 y se retira en 1937 con la máxima jerarquía para su escalafón en ese entonces, después ele haber integrado la plana mayor ele buques que fueron forja ele marinos. Ocupa asimismo puestos trascendentales para su escalafón, entregando toda su capacidad y esfuerzo.

Cabe destacar el aporte brindado a la superioridad, que en 1916 lo designó para formar parte de la intervención nacional a la provincia de Corrientes, a las órdenes del vicealmirante don Juan Pablo Sáenz Valiente.

Toda su trayectoria a través de 35 años ele actividad y luego en el recogimiento de su bien ganado retiro, fue siempre motivo de enseñanza e inestimable ejemplo.

Señor capitán Pereyra: en esta postrer despediela, ruego a Dios que dé descanso a vuestra alma y cristiana resignación a vuestra familia.



JOSÉ SCHWARZ

Capitán de Fragata

Falleció el 3 de noviembre de 1967

El capitán de fragata José Schwarz nació en la Capital Federal, el 7 de marzo de 1897. Ingresó a la Armada el 10 de marzo de 1914, egresando el 30 de enero de 1920 como guardiamarina. Ascendió al grado de capitán de fragata el 31 de diciembre de 1938, pasando a retiro voluntario el 30 de diciembre de 1944. El 24 de noviembre de 1945 fue nombrado en el cuerpo de retiro activo, permaneciendo hasta el 8 de mayo de 1947, en que pasó a retiro definitivo.

Sus principales destinos fueron: «Pueyrredón», «Garibaldi», «Río Negro», «Patria», «Rosario», Arsenal Naval Buenos Aires, ballenero noruego «Lancing», Escuela Naval Militar, «Presidente Sarmiento», «La Rioja», «Chaco», avisos «A7», «M6» y «M2», Escuela de Mecánica de la Armada, Escuela de Guerra Naval, «Independencia», «Moreno» y Base Naval Puerto Belgrano. En retiro activo fue vocal del Consejo de Guerra Permanente para Clases y Tropas.

Algunos párrafos de la oración fúnebre pronunciada por el capitán de fragata Emilio T. Herms, en nombre de la Armada Nacional

La Armada Nacional me ha encomendado hoy la dolorosa misión de despedir los restos de un antiguo camarada de armas, el señor capitán de fragata don José Schwarz.

Este distinguido jefe se consagró con amor a su carrera y a su paso por la Marina de Guerra se destacó como un profesional cabal y un hombre íntegro, apreciado por sus superiores y por sus subordinados; en síntesis, un perfecto hombre de mar.

Las unidades en las que el capitán Schwarz prestó servicios ya no existen, pero fueron testigos de su hombría de bien, de su acendrado cariño por las cosas del mar, de su carácter fuerte y justo, de su espíritu noble y de su corazón bondadoso; con estas cualidades perdurará su recuerdo entre aquellos que sirvieron a su lado. Los que a él recurrieron en busca de un consejo, obtuvieron siempre su opinión sana y mesurada, su juicio sensato y equilibrado.

Cumplida su trayectoria, pasó a retiro, dejando lugar a las generaciones de marinos que lo siguieron, pero dejando también el grato recuerdo de su paso.

Esta es, en apretada síntesis, la semblanza de este viejo marino cuyos restos hoy nos hemos reunido a despedir. Quiera Dios dar a su alma paz y descanso eternos, y a los que lloran su pérdida, el consuelo de la resignación.

INDICE TOMO LXXXV

1967

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1967 Num. 670	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Portada y Sumario)	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	Delegaciones	S/N°
	(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Mazzoni C.M.	**Bases para un análisis de la conducción**	1
Eleta F.	**La Armada de don Pedro de Mendoza y el puerto y pueblo de Nuestra Señora del Buen Aire. Nuevo enfoque**	21
Morini N.	**Estadística**	50
Alurralde N.	**El primer descubrimiento de las islas Malvinas (continuación)**	59
Nati E.	**De los nombres de los buques**	74
Morales A.C.	**El último velero mercante argentino: a barca "Tijuca"**	85
Lonieme E.G.	**Homenaje a Azorín**	97
Notas profesionales	**NACIONALES**	
"	Arribó al puerto de Buenos Aires el buque oceanográfico "El Austral" (ex "Atlantis I")	101
"	Visita de un buque oceanográfico	103
"	La Armada Argentina inició las tareas de vigilancia para el cmplimiento de la ley N° 17,094	104
"	El balizador ARA "Ushuaia" efectuó una extensa campaña de su especialidad	106
"	Nuevo jefe del Estado Mayor General Naval	108
"	Se cumplieron 40 años de la primera comunicación radiotelegráfica de la Antártida Argentina con Buenos Aires	108
	EXTRANJERAS	
	Estados Unidos	
"	Novedades submarinas	110
"	Geodesia espacial	110
"	La existencia de clorofila en el espacio exterior	111
	Gran Bretaña	
"	La nueva edición del "Janes" y un comentario sobre su prefacio	112
"	El barco de pasajeros más seguro del mundo	115
"	Algo más sobre el laser y otras investigaciones científicas	116
	NACIONES UNIDAS	
"	Un estudio de la ONU sobre las Malvinas	124

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1967 Num. 670 (Cont.)	
Asuntos Internos	Altas de socios activos	126
(cont.)	Reconocimiento de socios vitalicios	128
"	Altas de socios concurrentes	128
"	Confirmación de socios concurrentes	128
"	Bajas de socios vitalicios	128
"	Bajas de socios activos	128
"	Bajas de socios concurrentes	128
"	Discernimiento de premios por trabajos publicados durante el año 1966 en el Boletín de la Institución	128
"	Asamblea Extraordinaria - Modificación de Estatuto	129
"	Asamblea Ordinaria 1967	129
"	Nuevas tarifas de los servicios que presta el Centro Naval	130
"	Recepción a los nuevos guardiamarinas	132
"	Homenaje a la fragata ARA "Libertad" por el récord del cruce del Atlántico Norte	133
"	Subcomisión de Yachting	133
"	Inspector de la Sala de Armas	133
"	Ciclo musical 1967	133
"	Biblioteca recreativa. Nuevo local	134
"	Obras de ampliación del local de Tesorería	134
Bibliografía	Resúmenes analíticos de bibliografía militar	138
"	Almanacco Navale 1966-67	139
Necrología	Capitán de Fragata Auditor Guillermo M. Sánchez Sorondo	141
"	Capitán de Fragata Juan Marenzi	143
"	Contraalmirante Alberto Lonardi	145
"	Teniente de Navío Alberto Neto Miranda	147
"	Teniente de Fragata José Conti	149
"	Capitán de Navío Julio Raul Poch	151
"	Teniente de Navío Arturo Lapez	153
"	Capitán de Corbeta Oscar Christian Wildner Fox	155
"	Contraalmirante José Rodríguez	157
	(Aviso Instituto Antártico Argentino)	159
	(Aviso Instituto de Ayuda Financiera para pago de retiros y pensiones militares)	160
	(Servicios y horarios de la casa)	161
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1967 Num. 671	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Portada y Sumario)	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	Delegaciones	S/N°
	(Aviso Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)	S/N°
	(Aviso Instituto de Publicaciones Navales)	S/N°

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1967 Num. 671 (Cont.)	
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Ruiz Moreno I.	**La Marina de Guerra como defensora de la soberanía**	163
Catolino M. O.	**Algunas consideraciones acerca del conflicto árabe-israelí**	176
Moranchel M. A.	**Estado y política. Derivaciones**	182
Torre A. A.	**Intereses marítimos nacionales y necesidad del desarrollo de los puertos del litoral**	196
de Marco E.O.	**La cuestión social**	218
Pinasco E.H.	**Martin Jacobo Thompson, Capitán de Puerto del primer gobierno patrio**	234
Scunio A.D.H.	**El periodismo en las islas Malvinas**	237
P. de Pelliza Z.	**Los ríos indómitos. El enigma del Pilcomayo**	246
Notas profesionales	**NACIONALES**	
"	Instituto de Pblicaciones Navales: entrega de premios y presentación de nuevas publicaciones	273
"	Instituto Tecnológico Pesquero "Comandante Luis Piedrabuena", de Mar del Plata	277
"	¿Hemos de desarmarnos?	278
"	Evocóse al marino francés Bougainville en la Academia Nacional de Historia	280
"	Regresó al país un oceanógrafo	282
"	Nuevo Pontón Recalada	283
"	La Armada donó 1500 libros a la Secretaría de Educación	284
	EXTRANJERAS	
	Estados Unidos	
"	Botaron en la Unión un nuevo portaaviones	284
"	Los nuevos centinelas espaciales en los EE.UU.	285
	Gran Bretaña	
"	El carguero totalmente automatizado del futuro	286
"	Nuevo tipo de estabilizadores para el "Q4"	288
	Medio Oriente	
"	El canal de Suez	289
Asuntos Internos	Altas de socios acivos	291
"	Reconocimiento de socios vitalicios	291
"	Reconocimiento de socios vitalicios concurrentes	292
"	Reincorporación de socios	292
"	Altas de socios concurrentes	292
"	Confirmación de socios concurrentes	292
"	Bajas de socios vitalicios	292
"	Bajas de socios activos	292
"	Bajas de socios concurrentes	292
"	No confirmados como socios	293
"	Asamblea Extraordinaria	293
"	Asamblea Ordinaria. Renovación parcial de la Comisión Directiva	294
"	Subcomisiones, Delegaciones y Comisiones Internas	296
"	Instituto de Publicaciones Navales	296
"	Préstamos de Tesorría - Nueva escala	296
"	Anexo Centro Naval - Modificaciones la reglamentación vigente	297
"	Bar del Anexo Centro Naval - Aumento de tarifas de cafetería	297

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Abril - Junio 1967 Num. 671 (Cont.)	
Asuntos Internos	Día de la Armada Argentina	297
(cont.)	Subcomisión de Estudios y Publicaciones. Reglamentación	297
"	Adquisición de un cuadro	298
"	Aumento de la cuoto social	298
"	Homenaje a la fragata ARA "Libertad" por el cruce del Atlántico Norte	298
"	Aniversario del Centro Naval	302
"	Yacht Club Centro Naval	306
"	Acto en el Instituto de Publicaciones Navales	306
"	Comida	306
Necrología	Capitán de Navío Ricardo Hermelo	307
"	Capitán de Fragata Alberto González Videla	311
"	Capitán de Fragata Justo A. Galliano	313
"	Capitán de Navío Pedro S. Quihillalt	315
"	Capitán de Navío Ernesto Pablo Morixe	317
"	Capitán de Fragata Angel Acevedo	319
"	Capitán de Corbeta Rodolfo A. Calderón	321
"	Capitán de Corbeta Médico Juan Salvador Busso	323
	(Servicios y horarios de la casa)	
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Septiembre 1967 Num. 672	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Portada y Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Fernández y Eleta	**El Comando de Operaciones Navales según la Ley 17.721 y los intereses marítimos nacionales**	327
Basílico E	**Supuesta representación, masiva de las Islas Malvinas en una carta del siglo XVI**	351
Arguindeguy P.E.	**Planeamiento, planificación y planificadores**	361
Franke R.G.	**Cruce del Atlántico Norte. 1966**	385
Fraguio C.J.	**Conceptos y realidades del transporte aéreo**	401
Carranza E.R.A.	**Aspectos de la industria naval argentina**	419
Notas profesionales	**NACIONALES**	
"	Llegada de la fragata nuclear "Truxtun"	435
"	Una carta fisiográfica del mar Argentino	436
"	Buques de la armada británica participan en ejercicios conjuntos	436
"	Una asociación dio un premio a un oficial naval	437
"	La caída de satélites suele ser un fenómeno muy frecuente (F.B. Kirbus)	437
	EXTRANJERAS	
	Gran Bretaña	
"	19,000 km de viaje submarino	440

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Septiembre 1967 Num. 672 (Cont.)	
Notas profesionales	**Unión Soviética**	
(cont.)	Un portaaviones soviético	444
Asuntos Internos	Altas de socios acivos	447
"	Reincorporación de socio activo	447
"	Altas de socios concurrentes	447
"	Confirmación de socios concurrentes	447
"	Bajas de socios vitalicios	447
"	Bajas de socios activos	447
"	Bajas de socios concurrentes	447
"	No confirmados como socios	448
"	Yacht Club Centro Naval	448
"	Renuncia del Protesorero y nombramiento de reemplazante y de un vocal de la C.D.	448
"	Instituto de Publicaciones Navales	449
"	Boletín - Transferencia al Instituto de Publicaciones Navales	449
"	Instituto del método "Lectura rápida"	449
"	Aniversario de la Revolución Libertadora	449
"	Ceremonia de recepción de un cuadro en la Base Naval Comandante Espora	450
"	Aniversario de la muerte del General San Martín	450
"	Salón del 2° piso - Pedidos no contemplados en la Reglamentación	450
"	Círculo de Aeronáutica	450
Necrología	Capitán de Corbeta Ernesto G. Khomeyer	451
"	Cpitán de Navío Contador Ismael Dambolena	452
"	Contraalmirante Ramón Vera	453
"	Capitán de Fragata Julio Müller	454
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1967 Num. 673	
	(Carátula)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Portada y Sumario)	S/N°
	(Autoridades Boletín)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso comercial)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
	(Aviso Boletín del Centro Naval)	S/N°
Morell F.L.D.	**Los términos del problema marítimo**	455
Pollola J.L.	**Elementos para una geopolítica argentina**	459
Biggeri E.	**Primer pilotaje realizado en el Río de la Plata y el pleito que originó**	483
Rubbatino H.	**Algunas consideraciones sobre las hostilidades navales**	501
Balay M.A.	**El plano de reducción de sondajes en el Río de la Plata**	511
Monferrer C.A.	**Fundamentos de los sistemas de guiado de misiles**	523
Casellas A.O.	**Meditaciones sobre el valor económico de nuestro**	539
	Cartas al Boletín	545

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1967 Num. 673 (Cont.)	
Notas profesionales	**NACIONALES**	
"	Planes de reequipamiento de la Armada	547
	EXTRANJERAS	
	Estados Unidos de América	
"	Nuevo medio para determinar la posición	549
	Unión Soviética	
"	Signos de la estrategia rusa en el Mediterráneo	549
	INTERNCIONALES	
"	La marina mercante mundial en Junio de 1967	552
Asuntos Internos	Altas de socios activos	556
"	Regreso de socio activo	556
"	Altas de socios concurrentes	556
"	Confirmación de socio concurrente	556
"	Bajas de socios vitalicios	556
"	Bajas de socios activos	557
"	Bajas de socios concurrentes	557
"	No confirmado como socio	557
"	Yacht Club Centro Naval: tarifas para el uso de yates	557
"	Delegación Tigre: creación de Subcomisiones	557
"	Jaula de golf: modificaciones a la reglamentación	557
"	Misa de fieles difuntos	558
"	Tesorería: modificaciones de escalas de préstamos	558
"	Delegación Mar del Plata: reemplazo del Presidente	559
"	Biblioteca: donación de una colección de revistas	559
"	Fundación Argentina de Estudios Marítimos	559
"	Cancha de golf	559
"	XIII Salón Anual de Marinistas	559
"	Peluquería: aumento de tarifa	561
"	Renovación de autoridades. Asamblea Ordinaria de Abril de 1968	561
Necrología	Capitán de Navío Andrés Schack	563
"	Capitán de Fragata Luis A. Imperiale	564
"	Vicealmirante Osvaldo Repetto	565
"	Capitán de Fragata Domingo Casamayor	566
"	Capitán de Navío Contador Félix Rómulo Pereyra	567
"	Capitán de Fragata Jose Schwarz	568